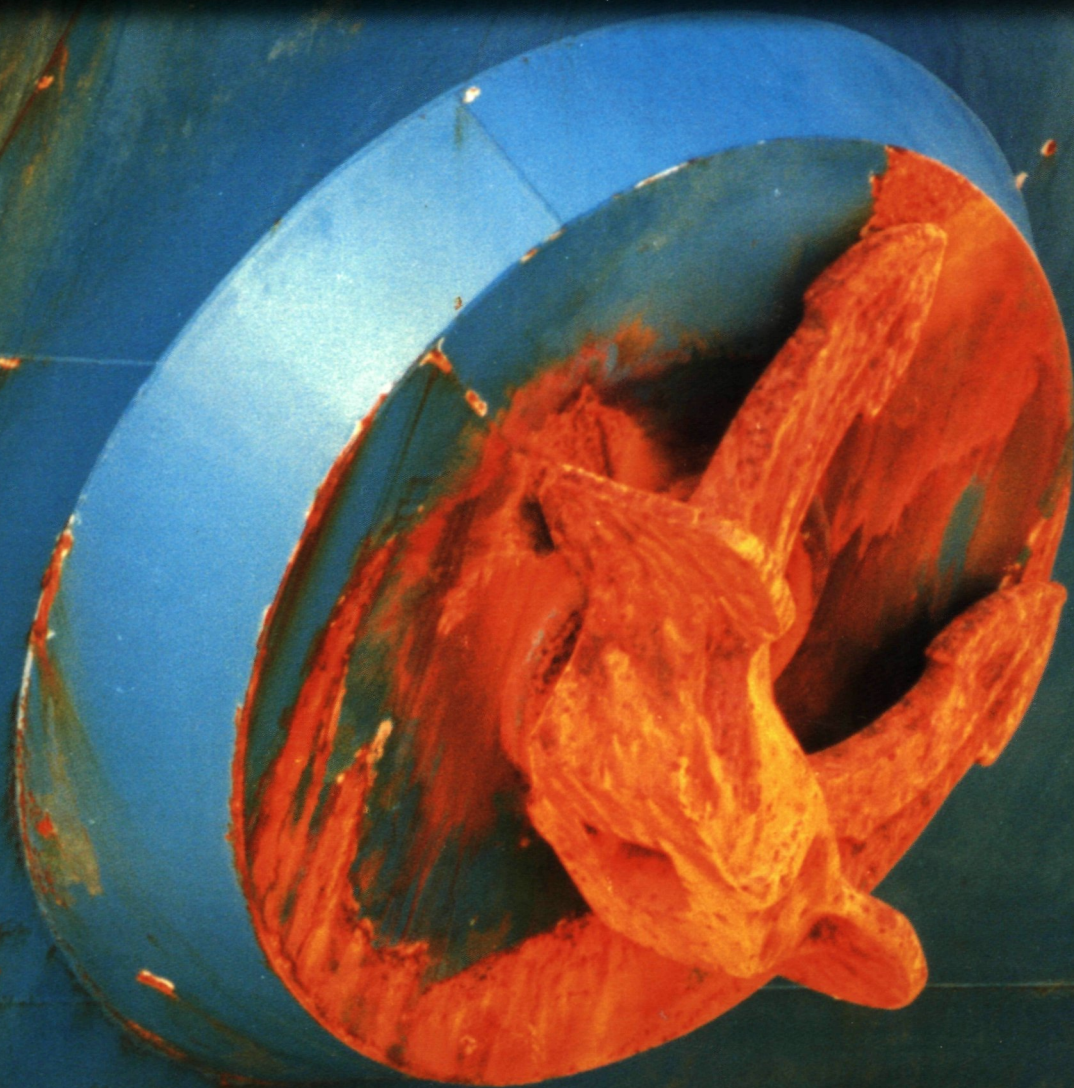


NEPTUNUS

MARINE

DRIEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT- REVUE MARITIME TRIMESTRIELLE

48e jaargang - 48e année nr 278/1e trimestre - 1e trimestre 2005



L'Alberta: le yacht
royal de Léopold II

Nieuwe simulator
voor Eguermin

Tranfert de la cloche
de bord du
F901 G. Lecointe
au B.R.Y.C.

De nieuwe fregaten
van de Zuid-
Afrikaanse Marine

ION

8



"NEPTUNUS"

Driemaandelijks maritiem tijdschrift
Revue maritime trimestrielle

48e jaargang - 48e année
nr. 278 - 2005/1



Uitgever - Editeur
VZW **Neptunus** ASBL
BP 17, 8400 Oostende
Tel/Fax: 059/80.66.66
E-mail: vzw.neptunus@scarlet.be

Directeur van het tijdschrift - Directeur de la revue
M. Van Bussel - Peerstraat, 34 - 9000 Gent

Hoofdredacteur - Rédacteur en chef
J.-C. Vanbostal

Lay-out
K. De Deyne

Vertaling, verbetering - Traduction, correction
J. Boesmans

Publiciteitswerving - Service publicité
C. Cappon

Raad van Beheer - Conseil d'Administration

Erevoorzitter - Président d'honneur: J.- C. Liénart

Voorzitter - Président: M. Van Bussel

Penningmeester - Trésorier: J.- P. Falise

Secretaris - Secrétaire: N. Vansteenkiste

Beheerders - Administrateurs: W. Bosteels, G. Busard,
C. Cappon, M. Decoster, K. De Deyne, L. Delprat,
D. Henrard, A. Jacobs, F. Philips, H. Rogie,
J.- C. Vanbostal, P. Van Damme, E. Van Haverbeke,
G. Vanlerberghe

Verkoop & Abonnementen Vente & Abonnements

Prijs per nummer / Prix par numéro
€ 4,50

Jaarabonnement (4 nummers)
Abonnement annuel (4 numéros)

Gewoon lid / Membre ordinaire
€ 15,00

Steunend lid / Membre protecteur
€ 20,00

Weldoener / Bienfaiteur
€ 30,00

Abonnement buitenland
Abonnement étranger
€ 33,00

Te storten op rekening
A verser au compte
473-6090311-30
van / de Neptunus Oostende

Politiek en confessioneel onafhankelijk tijdschrift.

Revue libre de toute attache politique ou confessionnelle.

Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Marine.

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement l'opinion de la Marine.

Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en / of openbaar gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de auteur.

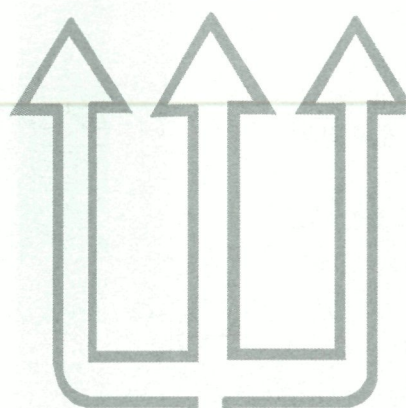
Aucun article de cette revue ne peut être reproduit, par quelque moyen que ce soit, sans autorisation écrite de l'auteur.

ISSN 0028-2790 - © Neptunus vzw/asbl Oostende
Aangesloten bij de Unie der Belgische Periodieke Pers
Membre de l'Union de la Presse Périodique Belge

Verantwoordelijk uitgever - Editeur responsable
Jean-Claude Vanbostal - Assebroeklaan, 84 - 8310 Brugge

Druk / Impression: Vanden Broele nv/sa, B 8000 Brugge

Kaft / Couverture: Foto / photo: Freddy Philips ©



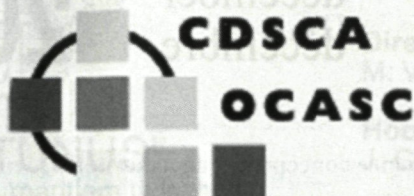
INHOUD

SOMMAIRE

nr 1 maart
 mars

2005

Seabasing	
Het revolutionaire concept van de Amerikaanse marine als antwoord op een nieuwe strategie	
door L. Naessens	3
L'Alberta: le yacht royal de Léopold II	
par E. Smissaert	8
Reisverhaal van de Hoogzeemijnenveger M904 De Brouwer (II)	
door IOM(b.d.) H. De Scheemaeker	16
Les uniformes de la Marine belge de 1830 à nos jours (XVII)	
par CPV (hre) J.-C. Liénart	21
Info Marine	
door/par J.-C. Vanbostal	26
Nieuwe simulator voor Eguermin	
door G.A.H. Toremans	41
A l'aube du XXIème siècle:	
Quelles perspectives maritimes pour la Belgique?	
par Saint Bernard du Spuikom	43
Beveiliging van koopvaardijvloot in crisistijd gewaarborgd	
door H. Rogie	45
Transfert de la cloche de bord du F901 G. Lecointe au B.R.Y.C.	
par Saint Bernard du Spuikom	47
De nieuwe fregatten van de Zuid-Afrikaanse Marine	
door KMC M. Declerck	48
Armements ostendais et à Nieuport au XIXème siècle (XV)	
par A. Delporte	51
Codenaam 'Nelly' (slot)	
door P. Crucq	56
Les Peintre belges de la Marine:	
Suzanne, Frank, Serge et les autres...	
par Saint Bernard du Spuikom	59
Omtrent het Belgische schoolschip l'Avenir	
door Saint Bernard du Spuikom	60
Nice to know	
Voiliers-pilotes sur les Bancs de Flandres	
par SiVaRa	61
Planning 2005	62
Aanleggen van vreemde militaire schepen in België	
Escales de navires militaires étrangers en Belgique	63



Een greep uit de diensten van
DE CENTRALE DIENST
voor **SOCIALE**
en **CULTURELE ACTIE**

Un aperçu des services de
L'OFFICE CENTRAL
d'**ACTION SOCIALE**
et **CULTURELLE**



SOCIALE DIENST
SERVICE SOCIAL

van het Ministerie
van Landsverdediging

Voor alle verdere informatie
kunt u terecht bij
de Directie Evaluatie -
Public Relations

du Ministère
de la Défense

Pour tous renseignements
complémentaires adressez-vous
à la Direction Evaluation-
Relations publiques



WINKELS
MAGASINS



VAKANTIES
VACANCES

CDSKA
Kwartier Koningin Astrid
Bruynstraat 1 - 1120 Brussel

OCASC
Quartier Reine Astrid
Rue Bruyn 1 - 1120 Bruxelles



FAMILIE-JEUGD
FAMILLE-JEUNESSE

Tel. burger/civ: 02/264.60.58 - 60
Tel. mil: 9.2820 ext. 6058 - 6060
Telefax: 02/264.60.59

e-mail: infocom@cdsca.be
infocom@ocasc.be



HUISVESTING
LOGEMENTS

Seabasing

Het revolutionaire concept van de Amerikaanse marine als antwoord op een nieuwe strategie

In het licht van de nieuwe "10-30-30" strategie van de Amerikaanse minister van Defensie is het op zee stationeren van rollend materieel, helikopters, vliegtuigen, voorraden en personeel een van de belangrijkste pijlers om dit ambitieuze doel te bereiken. Bij deze nieuwe strategie moeten de Amerikaanse strijdkrachten binnen 10 dagen overal ter wereld ingezet kunnen worden bij een conflict; vervolgens moeten ze binnen een periode van 30 dagen de eventuele vijand kunnen neutraliseren om na de volgende 30 dagen opnieuw klaar te staan voor inzet bij een nieuw conflict.

Evolutie naar het Seabasing concept

In de jaren 70 duurde het gemiddeld 30 tot 45 dagen om een MEB¹ van 16000 mariniers met hun bijhorend rollend materieel en helikopters over te brengen vanuit de Verenigde Staten naar een crisisgebied. In de jaren 80 kon men deze termijn gevoelig inkorten tot 17 à 20 dagen dankzij de creatie van de MPF² bestaande uit 16 transportschepen opererend vanuit Diego Garcia, Saipan, Guam en de Middellandse Zee. Deze schepen worden geconcentreerd bij potentiële conflict- haarden en hebben alles aan boord om een brigade mariniers in te zetten en deze gedurende 30 dagen te ondersteunen. Voor de huidige en toekomstige conflicten blijkt deze termijn echter nog te lang en moet hij volgens de Amerikaanse legerleiding nog verder ingekort worden tot 10 dagen.

Een bijkomend probleem stelde zich tijdens het recente conflict met



MPF schip SGt William R. Button in de haven van Antwerpen.

Irak waarbij de Verenigde Staten tot de vaststelling kwamen dat ze niet meer 100 % zeker konden zijn van de samenwerking met hun trouwe bondgenoten. Zo verleende Turkije geen toelating om de MSC³ sche-

pen, met het materieel voor de 4e Infanteriedivisie, in hun havens te laten lossen en moesten deze schepen noodgedwongen blijven liggen vóór de kust van Turkije. Hierdoor was het Amerikaanse opperbevel

¹ Marine Expeditionary Brigade

² Maritime Prepositioning Force

³ Military Sealift Command

verplicht om haar initiële plannen voor het openen van een nieuw front in het noorden van Irak definitief op te bergen en moesten de schepen doorvaren naar een haven in Koeweit om er gelost te worden.

De grote opbouw van militaire middelen nodig voor de oorlog in Irak (de grootste opbouw sedert de voorbereiding voor D-Day in 1944) werd voor het grootste deel gerealiseerd met LMSR⁴ schepen van het MSC. Deze reusachtige transportschepen hebben echter ook enkele nadelen o.m. hun grote diepgang die een modern uitgeruste diepzeehaven vereist en anderzijds de grote hoeveelheden militair materieel die zij op de kade moeten lossen, waardoor er in de havens vlug plaatsgebrek ontstaat. Mede door deze problemen en ook om niet meer afhankelijk te zijn van basissen aan land van niet altijd meewerkende landen koos men voor een totaal nieuw concept –Seabasing– om al het nodige materieel op schepen in volle zee te stationeren.

Nieuw MPF(F)⁵ schip, kern van Seabasing concept

Deze basissen op zee zullen opgebouwd worden rond een ESG⁶, een CSG⁷ en verschillende nieuw te bouwen MPF(F) schepen. Het concept moet het mogelijk maken om een legermacht te ondersteunen tot op 2000 mijlen van de dichtstbijzijnde basis of steunpunt. Zo zal men in de toekomst niet langer bruggenhoofden of hoofdkwartieren aan land moeten oprichten en de grote hoeveelheden materieel aan land brengen zoals het nu nog gebeurt in Koeweit ter ondersteuning van het conflict in Irak. Al deze voorzieningen en functies zouden nu in principe vanaf een afstand van 25 zeemijlen buiten de kust aan boord van deze schepen kunnen plaatsvinden met de mogelijkheid om bij een eventuele dreiging van mijnen of kruisraketten vanaf 75 tot 100 zeemijlen buiten de kust te opereren.

Vermits de meeste militaire operaties een grondige samenwerking vereisen van de verschillende componenten van de strijdkrachten zal van meet af aan ook het Ameri-

kaanse landleger in de nieuwe plannen betrokken worden. Nochtans zal de hoofdbrok van het nieuwe concept door de Amerikaanse Marine en het Marinierskorps geleverd worden.

De Amerikaanse Marine heeft in de loop der jaren reeds operationele ervaring opgedaan onder meer in de jaren 80 toen een vliegkampschip als vooruitgeschoven basis dienst deed tijdens de Operatie Desert One in Iran en tijdens de Haïti crisis in 1994. Toen werden twee vliegkampschepen voor deze rol ingezet. Recent nog werd tijdens de oorlog met Afghanistan het vliegkampschip USS **Kitty Hawk** ingezet vanaf de Arabische Zee. Omdat de SOF⁸ bij de start van de vijandelijkheden tegen het Taliban regime geen veilige uitvalbasissen aan land konden gebruiken werden de vliegtuigen van boord gehaald en vervangen door helikopters om de SOF in Afghanistan te droppen. Met de opgedane ervaring en de lessen getrokken tijdens deze operatie werd door de Amerikaanse Marine een analyse gemaakt van de verschillende opties voor AFSB⁹. Hierbij werden 34 potentiële plat-



Containerschip Cornelius Maersk van de S-Klasse.

⁴ Large Medium Speed Roll-on, Roll-off

⁵ Maritime Prepositioning Force (Future)

⁶ Expeditionary Strike Group: bestaat gewoonlijk uit een groep mariniers aan boord van verschillende amfibische schepen aangevuld met een kruiser, destroyer, fregat en een nucleaire onderzeeër

⁷ Carrier Strike Group : bestaat gewoonlijk uit een vliegkampschip met een kruiser, twee destroyers, een nucleaire onderzeeër en een groot bevoorradingschip

⁸ Special Operations Forces

⁹ Afloat Forward Staging Base

formen geëvalueerd waarvan er 4 overbleven voor verdere studie, maar waarvan er uiteindelijk geen enkele werd weerhouden wegens te hoge kosten en te lange levertijden. Intussen had het MSC de opdracht gekregen om de eventuele ombouw van bestaande commerciële schepen te analyseren en zo het gestelde doel te bereiken. Van de zeven onderzochte kandidaten werd uiteindelijk het platform dat de firma Maersk Line Ltd voorstelde als enig platform weerhouden dat aan alle gestelde eisen voldeed. Deze firma stelt een ombouw voor van haar S-klasse containerschepen waarvan er 25 wereldwijd ingezet worden. Zij behoren tot de grootste containerschepen ter wereld met een capaciteit van 6600 20-voet containers, een lengte van 347 m en een diepgang van 10,6 m. Deze schepen halen een kruissnelheid van 25 knopen en hebben een actieradius van 15000 zeemijlen.

Aangezien een ombouw van deze schepen relatief vlug kan gebeuren (18 maanden) zou dit schip intussen als tussenoplossing naar een definitief nieuw ontwerp voor MPF(F) schepen kunnen fungeren. Het ombouwproject voorgesteld met de medewerking van het scheepsarchitectenbureau Gibbs & Cox tezamen



Transportvliegtuig KC-130 ingezet voor het bijtanken van CH-53 E helikopters.

met de in ombouw gespecialiseerde scheepswerf Norshipco, zou het selectief lossen van cargo toelaten, logement en ondersteuning verlenen aan 6000 manschappen en een vliegdek hebben dat het te zelfdertijd opereren van een dozijn V-22 Tiltrotor vliegtuigen zou toelaten. Om het laden en lossen van voertuigen vlotter te laten verlopen zouden zijdelingse op- en afrijlanen ingebouwd worden.

De toekomstige nieuw te ontwerpen MPF(F) schepen zouden o.a. uitgerust moeten worden met een vliegdek met een lengte van 300 m en een voldoende breedte om het landen en opstijgen van C-130 transportvliegtuigen toe te laten. Veertig jaar geleden voerde de Amerikaanse marine reeds testen uit met een KC-130F toestel vanaf de USS **Forrestal** (29 touch-and-go's en 21 echte landingen en starts) en bewees hiermee dat deze grote vliegtuigen ook vanaf vliegkampschepen konden opereren. De Amerikaanse marine was verrast dat deze vliegtuigen slechts een afstand van 227 m voor het opstijgen en een afstand van 140 m voor het landen nodig hadden. Aangezien deze vliegtuigen de standaard 20 ton scheepscontainer, een veel gebruikt transportmiddel voor oorlogsmateriaal, aan boord kunnen nemen zouden ze een ideaal middel zijn om deze zware lasten aan land te brengen.

Ook de mogelijkheid om het aan boord nemen van nieuwe cargo "skin-to-skin" vanaf containerschepen bij zware zee moet in het ontwerp voorzien worden, tezamen met een systeem om de LCAC¹⁰ ook te laten laden en lossen bij zware zeegang (4 à 5) en bij golven



Tweemotorig tiltrotor toestel V-22 Osprey tijdens tests op de USS Iwo Jima.

van 1 à 2 m. Dit zou gebeuren door het inbouwen van een oprijlaan, een laadplatform en schroeven in boeg en achtersteven. Zo zou het schip zodanig kunnen georiënteerd worden dat er bij zware zee aan één zijde luwte ontstaat waarbij de LCAC de oprijlaan kan opgaan om op het laadplatform te laden. Bij recente tests aan boord van het LMSR schip USNS **Red Cloud** demonstreerde men de mogelijkheid om een LCAC te laten opereren vanaf een ILP¹¹. Dit nieuw ontworpen platform, dat door het LMSR schip kan uitgezet worden en langs zij kan meegenomen worden, laat toe om zowel LCAC als LCU vaartuigen te ontvangen en te lanceren.



LCAC vaartuig volgeladen met materieel van het Marinierskorps.

Een nieuw systeem om selectief te kunnen lossen d.w.z. dat men de benodigde container of pallet uit het ruim kan halen zonder eerst de helft van het schip te moeten lossen, is een vereiste die in het nieuwe schip

zal moeten ingebouwd worden. Sommige schepen zullen een commando- en controlecentrum aan boord hebben met voldoende accommodatie voor de bevelhebber van een gezamenlijke legermacht en zijn staf. Van deze nieuwe MPF(F) schepen worden er twee squadrons gepland, elk bestaande uit 6 schepen. Deze in Diego Garcia of Guam gestationeerde schepen zouden tijdens crisissen naar de operatiezone gestuurd worden waarbij de troepen, vliegtuigen en helikopters via de lucht of HSV¹² aan boord van het schip zouden gebracht worden.

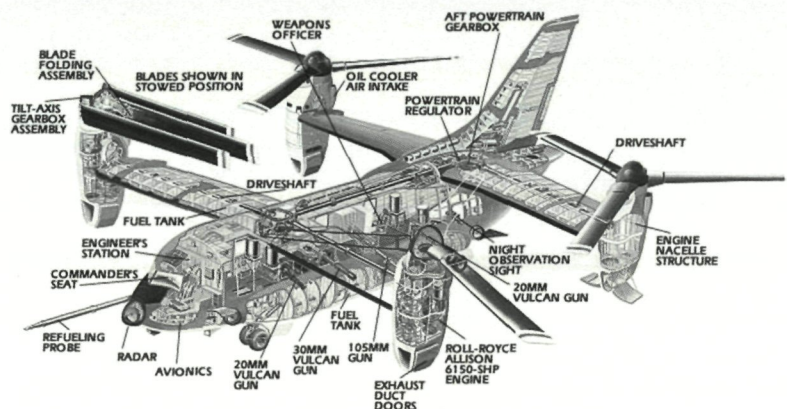
Inzetbare verbindingsmiddelen via de lucht

Een van de grootste leemten in het Seabasing concept zijn de zogenaamde verbindingsmiddelen die moeten instaan voor het transport van troepen en materieel vanaf de MPF(F) schepen naar het vasteland. De Amerikaanse Marine en het Marinierskorps doen nu in hoofdzaak beroep op de CH-46 en CH-53 transporthelikopters en de LCAC en LCU¹³ om materieel en troepen aan land te brengen. De helikopters

kunnen lange afstanden overbruggen maar zijn gelimiteerd in het gewicht dat ze kunnen meenemen. Zo is er geen enkele helikopter die een 20 ton scheepscontainer kan transporteren, zelfs de nieuwste V-22 Tiltrotor toestellen niet. Men kijkt nu uit naar een nieuw ontwerp van de firma Bell Helicopter Textron die een futuristisch Tiltrotor vliegtuig V-44 voorstelt. Dit viermotorig vliegtuig zou lasten tot 22 ton kunnen meenemen waaronder het gevechtsvoertuig *Stryker*¹⁴ van het Amerikaanse landleger, verschillende soorten helikopters of een standaard geladen 20 ton scheepscontainer. Ingericht voor troepentransport zou het toestel 80 tot 100 manschappen aan boord kunnen meenemen. Het toestel zou over een actieradius van 1600 tot 3200 km beschikken en een snelheid kunnen ontwikkelen van 480 km/h.

Een ander nieuw verbindingsmiddel dat in aanmerking komt zou bestaan uit het Walrus project van DARPA¹⁵, een hybride luchtschip dat in staat zou zijn om lasten tot 500 ton snel te vervoeren over lange afstanden. Een versie uitgerust voor kortere afstanden zou perfect

Inside The Quad Tiltrotor



Doorsnede van het voorgestelde viermotorig tiltrotor toestel V-44.

¹¹ Integrated Landing Platform

¹² High Speed Vessel

¹³ Landing Craft Utility

¹⁴ Waarschijnlijk het zwaarste gevechtsvoertuig dat in de toekomst door snel inzetbare troepen zal gebruikt worden

¹⁵ Defense Advanced Research Project Agency



Volgeladen LCU vaartuig tijdens oefeningen van het Marinierskorps.

passen in het Seabasing concept. Tenslotte is er een 50 jaar bestaande technologie, het zogenaamde helivliegtuig of gyrocopter, een hybride toestel, uitgerust met zowel een rotor als vleugels. De vierbladige rotor wordt gebruikt voor het verticaal vliegen en voor lage snelheden, terwijl twee lichtgewicht propellers zorgen voor de voorwaartse aandrijving. Proeven met kleine prototypes wezen uit dat toestellen kunnen gebouwd worden die verticaal kunnen opstijgen en landen en tot 35 ton kunnen meenemen bij snelheden van 450 knopen. Dit ontwerp van de Amerikaanse firma Carter Aviation Technologies komt overeen met een toestel zo groot als het C-130 Hercules transportvliegtuig. Voor de marine stelt de firma een ontwerp voor van een kleiner

toestel dat 50 manschappen of een standaard 20 ton scheepscontainer kan meenemen met een snelheid van 260 knopen over een afstand van 300 tot 600 mijlen.

Nieuwe vaartuigen als verbindingsmiddel

De LCAC die tot 80 ton materieel kan transporteren heeft het reeds moeilijk om te laden bij zeegang 2-3 en bij golven van 0,3 tot 1 m hoogte. De vereisten van het Seabasing concept om te laden bij zeegang 4 en bij golven van 1 à 2 m worden ook hierbij niet gehaald. Daarom wordt ook voor het transporteren van grote lasten uitgekeken naar een nieuw landingsschip LCU waarmee tot 42 % meer gewicht

kan getransporteerd worden. Dit LCU zou in staat moeten zijn om drie M1A1 Abrams tanks aan land te zetten. Deze vaartuigen, waarvoor intussen acht scheepswerven voor het bouwcontract meedingen, zouden naast een grotere wendbaarheid ook een grotere snelheid moeten kunnen halen.

Ook de snelle uit aluminium gebouwde catamarans (HSV) komen hiervoor in aanmerking. Het Marinierskorps doet reeds geruime tijd ervaring op met de geleasde HSV **Westpac Express** om troepen en materieel te transporteren in de regio van het Verre Oosten. Dit 100 m lange vaartuig kan tot 970 manschappen en 420 ton materieel voor een versterkt bataljon meenemen. Zonder mariniers kan tot 530 ton materieel geladen worden. De Marine van haar kant least intussen de **Joint Venture**, een HSV met een lengte van 97 m die snelheden tot 50 knopen haalt. Uitgerust met een helikopterdek en voorzien van een op- en afrijlaan werd het vaartuig reeds operationeel ingezet om troepen en materieel te vervoeren voor oefeningen in West Afrika.

Voordat het Seabasing concept operationeel wordt moeten nog verschillende technologische hindernissen genomen worden. Deze situeren zich vooral bij het vinden van vaartuigen met geringe diepgang, die kunnen laden en lossen in zware zee, en van nieuwe technologieën voor het overbrengen van zware ladingen van schip tot schip. Al met al een reusachtige uitdaging voor de Amerikaanse marine die hierbij een beroep zal moeten doen op de innoverende ideeën van de Amerikaanse industrie en scheepswerven.

Geraadpleegde bronnen:

- *Proceedings* (U.S. Naval Institute)
- *Seapower Magazine* (Navy League of the United States)
- *U.S. Navy website:* www.navy.mil

Tekst: L. Naessens

Foto's: U.S. Navy, A.P. Moller Maersk Group, L. Van Ginderen

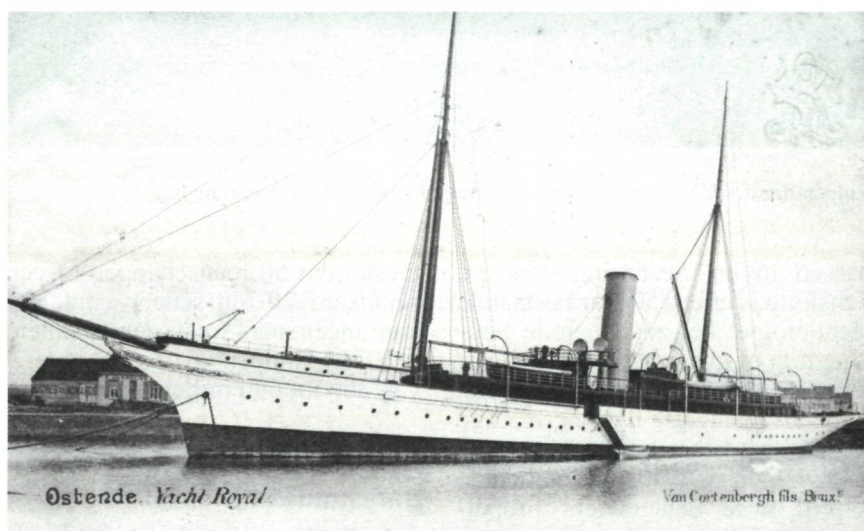


HSV Swift bij het bijtanken van MCM 1 USS Avenger.

L'Alberta: le yacht royal de Léopold II

Résumé d'une Communication, en langue néerlandaise, par Monsieur Emile Smissaert à l'Académie Royale de Marine de Belgique (Communications-Tome XXXI, 1996-2000, p.60-95: ill.)

A la fin du 19^{me} siècle et jusqu'au déclenchement de la première guerre mondiale il était de rigueur pour les maisons royales européennes de posséder un yacht de luxe et de participer aux mondanités maritimes; on passait la fin de l'hiver et le printemps à la côte d'Azur et pendant l'été l'on se rendait en mer Baltique—pour y participer à la Kieler Woche, fondée par l'empereur Guillaume II—, puis à l'île de Wight pour les fameuses régates de la Cowes Week. Tout chef d'Etat qui se respectait—y compris le pape Léon XIII!—possédait son yacht. Il n'est donc pas étonnant que notre roi Léopold II suivit leur exemple et tint à posséder lui aussi son propre yacht, symbole de prestige s'il en est! Il est vrai que dès sa prime jeunesse, Léopold II aima passionnément la mer. Son premier bateau fut le **Royal**, un yacht à vapeur en acajou, long de 9 mètres. En juin 1879 il l'offrit à Stanley qui l'utilisa pour remonter le Congo et explorer les régions reculées de l'Afrique centrale. Le yacht suivant fut le **Héron**, qui finit également ses jours au Congo où il faisait la navette entre Banana et Boma. Léopold II disposa en outre d'une 'chaloupe royale'¹, construite pour son père, qui fut notamment utilisée pour accueillir nos vaillants explorateurs du **Belgica** à l'occasion de leur retour à Anvers en novembre 1899. En 1897 le roi loua, pour une courte durée, le yacht à vapeur **Clémentina** qui fut remplacé au bout d'un an par l'**Alberta** qu'il garda jusqu'à sa mort en décembre 1909. A noter que les deux yachts furent construits en Ecosse, qu'ils naviguaient



sous pavillon anglais, que l'équipage était exclusivement anglais, et qu'ils furent, l'un et l'autre, non pas achetés, mais loués par Léopold II à titre personnel. Bien que la location, l'entretien et l'exploitation de yachts de pareille envergure fussent très onéreux, il paya tous les frais de sa poche. Il est vrai qu'il en avait largement les moyens; ses investissements, notamment dans la Cie du Canal de Suez, et plus spécialement 'la poule aux oeufs d'or' qu'était sa colonie, l'Etat indépendant du Congo, lui procuraient des rentrées considérables acquises en grande partie au détriment de nombreux indigènes exploités et rançonnés sans merci. Cela ne l'empêcha pas de se plaindre auprès de son aide de camp, le colonel Gustave Stirlinghamber, dans les termes suivants: «...la Royauté belge est le parent pauvre de l'Europe. En Allemagne c'est l'Etat qui solde les frais du **Hohenzollern**, du **Meteor**.

Ici c'est Moi qui paie mon charbon et, cependant, quand je navigue sur mon yacht, c'est encore la Belgique qui en profite».

Léopold II fut un grand voyageur et il ne manqua aucune occasion de partir au large. Il est dès lors frappant de devoir constater qu'il ne mit jamais les pieds au Congo², pays qu'il 'possédait' à titre privé, ni d'ailleurs dans aucune autre possession ou concession belge en Afrique, Amérique Centrale ou Asie!

Le yacht à vapeur Clémentina

Ce voilier trois-mâts en acier de 625 t. fut construit en 1887 au chantier Ramage & Ferguson à Leith en Ecosse, pour le compte du prince de Serignano. Il mesura 193 pieds sur 26,6 et disposait d'une machine à vapeur alimentée au charbon. Baptisé Rondine lors du lancement,

¹ Le bordage en bois sculpté et le tableau en sont conservés au Musée Royal de l'Armée à Bruxelles.

² Léopold lui-même s'en expliqua de la sorte: «Est-ce que je puis me présenter aux noirs, qui n'admirent que le pouvoir, la puissance et l'allure, moi qui suis handicapé et qui marche en boitant?»



Léopold II à Anvers, le 27 Juillet 1905 — Les autorités se rendant au Yacht royal



Léopold II à Anvers, le 27 Juillet 1905 — L'arrivée du Yacht royal

son nom fut modifié en Sultana lorsqu'il fut acquis par le riche commanditaire Florio (des vins de Marsala). En 1897 Léopold II, en villégiature à la côte d'Azur, y fut séduit par la beauté de la Sultana et la loua en avril de la même année; le yacht fut rebaptisé Clémentina, du nom de la troisième fille du roi. Ostende devint son port d'attache où, amarré en plein centre de la ville au bassin du Commerce, il attira une foule de curieux. L'équipage, sous les ordres du capitaine Robert F. Collins, se composait de 30 hommes, tous de nationalité anglaise.

Un premier voyage conduisit le roi, en compagnie du baron Goffinet –son intendant– et du comte John d'Oultremont –le Grand-Maréchal de la Cour– à Glasgow en Ecosse. Au retour, à hauteur des côtes du Pays de Galles, les graisseurs et chauffeurs croisèrent les bras et se mirent en grève; ils furent aussitôt licenciés et remplacés par quatre volontaires qui furent royalement récompensés à l'arrivée à Ostende. Un deuxième voyage, toujours en 1897, conduisit le roi à la Kieler Woche où il suivit les régates à bord du Meteor, le yacht à voiles de

Guillaume II. Le retour se fit par la Suède, la Norvège et la capitale danoise Copenhague. Suivirent de nouvelles régates, cette fois-ci à Cowes sur l'île de Wight, en compagnie du prince héritier, le prince Albert, et des comtes d'Assche et de Grunne. A cette occasion Léopold II rendit visite à la reine Victoria en son château d'Osborne. Il fut également nommé, par acclamation, membre à vie du Royal Yacht Squadron. Le 11 septembre le roi, accompagné du seul baron Snoy, se rendit au Maroc³ via l'île de Madère et les Canaries. Le retour se fit par la Méditerranée avec escale à Port-Vendres, d'où le roi rentra par train à Bruxelles. Le 1er novembre, toujours accompagné du baron Snoy, il rejoignit la Clémentina à Gênes. La prochaine escale fut Villefranche où Léopold possédait de vastes domaines. Enfin, une dernière croisière conduisit le roi en Italie, plus précisément à Naples et Palerme, et de là en Afrique du Nord. Au terme de ce voyage le commandant Collins ramena le bateau à Southampton où il fut rendu à ses propriétaires.

Le yacht à vapeur Alberta

«De boot van Keunienk Leiepol» (le bateau du roi Léopold) comme l'appelaient les Ostendais, était un des plus beaux yachts de son temps. Imposant par ses dimensions et plein d'allure il ressemblait quelque peu –du moins à première vue, car il y avait en réalité de grandes différences– à notre ex-navire-école Mercator. Ce yacht en acier de type Twin Screw Schooner fut construit pour le compte du riche colonel américain J. Drexel de Philadelphie (E.U.), à Troon, en Ecosse, par la Ailsa Shipbuilding Cy, d'après les plans de l'ingénieur naval G.L. Watson. Les deux machines de quadruple expansion livrées par Rowan & Son de Glasgow, lui procuraient une vitesse moyenne de 14 noeuds⁴. Les soutes à charbon avaient une capacité de 230 tonnes. Une installation électrique

³ Léopold II éprouva une véritable passion pour ce pays.

⁴ D'autres sources font état d'une vitesse moyenne de 16 noeuds mais selon le colonel Stinglhamber le roi ne supportait pas les vibrations de l'hélice et aussitôt qu'elles se produisaient il donna l'ordre de réduire la vitesse.

très avancée permettait d'éclairer le navire et son gréement. Les cabines étaient chauffées à l'air chaud et, par grande chaleur, climatisées au moyen de ventilateurs électriques.

Ci-dessous quelques caractéristiques du navire, avec en regard celles du Mercator:

	Alberta	Mercator
Tonnage	1.322 t.	770 t.
Longueur hors-tout	81,70 m.	57,90 m.
Largeur	10,15 m.	10,61 m.
Tirant d'eau	5 m.*	4,20 m.

* selon d'autres sources 4,5 m.

Le baptême, sous le nom de Margarita, eut lieu le 13 juin 1896. Pendant deux ans il navigua sous pavillon américain.

En 1998 Léopold II loua le yacht par l'intermédiaire de la firme Little and Johnson de Londres, qui en assumait la gestion pendant toute la durée de la location. Le roi le rebaptisa Alberta. D'où vint ce nom? Du nom du prince Albert, le prince héritier, pour lequel il avait peu de sympathie? Ou d'après le nom d'un yacht royal anglais de 1863 qui porta le même nom? Je n'ai trouvé aucune explication plausible à ce sujet.

A de rares exceptions près, l'équipage fut, tout comme celui de la Clémentina, entièrement anglais. De même il navigua sans interruption sous pavillon anglais, au grand dam d'ailleurs de l'Administration de la Marine qui, à juste titre, se sentait délibérément 'passée' par le roi; on alla même jusqu'à lui repro-

cher un manque de patriotisme. Mais selon le roi il n'y avait là rien d'anormal puisque le yacht, qu'il ne faisait que louer, était en fait anglais par son propriétaire. Il oubliait d'ajouter qu'en tant que membre du Royal Yacht Squadron il était habilité à arborer le White Ensign, ce qui lui donnait e.a. la priorité en mer sur tous les autres navires. A ce sujet je renvoie à l'incident, relaté plus loin, avec la malle ostendaise **Rapide**.

Les rôles d'équipage nous donnent un aperçu de la composition de l'équipage:

- Capitaines: en premier lieu il y eut Robert F. Collins qui commanda également la Clémentina; le 15 janvier 1901 il donna, pour des raisons inconnues, sa démission et fut remplacé par William Richard Facer, qui exerça le commandement jusqu'au décès du roi.
- Officiers de pont: le premier lieutenant Robert McEwen resta dès le début fidèlement au service du roi; quant à la fonction de second lieutenant, elle fut remplie par plusieurs jeunes officiers qui se succédèrent quasiment chaque année.
- Nombre total d'hommes d'équipage: en moyenne 58; 46 à partir de 1904⁵.

Le 16 juillet 1898, à Southampton, le capitaine Collins prit officiellement le commandement de l'**Alberta**. Dix jours plus tard il l'amena à Ostende, où le yacht fut amarré à des ducs-d'albe en plein milieu du chenal d'accès, à hauteur de la Gare Maritime. Non sans raison, car à cet endroit, dénommé le 'Pit'(puits), la profondeur était de 6 mètres à marée basse; c'est également à cet endroit que les navires de commerce lourdement chargés déchargeaient une partie de leur cargaison avant d'entrer dans les bassins du port.

Aménagement de l'Alberta

Sur le pont principal se trouvait à l'avant la bibliothèque (la 'library') –où le roi passa presque toutes les soirées en compagnie de ses invités–, suivie d'un vestiaire et de la cuisine. A l'arrière –la partie centrale étant entièrement occupée par les machines et la chaufferie– il y avait le salon particulier du roi ainsi que sa chambre à coucher. Ce salon et la bibliothèque étaient reliés à tribord par une coursive.

L'entrepont comportait à l'avant une grande salle à manger ainsi que trois cabines de luxe pour les invités du roi, un office et diverses salles de bains. A l'arrière, sur toute la largeur du pont, le salon du propriétaire –dit 'le salon blanc'–, une salle de bains ainsi que le boudoir qui servait de bureau au souverain; s'y trouvaient également les cabines des servants et stewards du roi ainsi qu'une buanderie.

L'équipage était logé à l'avant du navire: sous le pont principal se trouvaient les cabines des officiers et plus en avant, à hauteur de la proue, le logement des matelots et des chauffeurs; sur le pont, également à l'avant, il y avait une infirmerie et divers offices.

Bien que l'ensemble des pièces réservées au roi et à ses hôtes fût très luxueux, il s'en dégagait une impression de confort familial, d'un laisser-aller, qui incitaient à rêver des agréments que procurent les voyages accomplis dans de telles conditions; cela n'empêcha pas Léopold d'appeler son yacht, dans une lettre adressée à la reine Victoria d'Angleterre, "son très modeste campement".

⁵ Ces rôles d'équipage nous révèlent qu'en l'espace de douze ans trois matelots désertèrent; un chauffeur se noya à Ostende tandis que la maladie emporta un jeune steward âgé de 22 ans. Il y eut également un matelot licencié 'pour cause de maladie vénérienne'!

Léopold et 'son' Alberta

Il est indéniable que le roi était fortement attaché à son **Alberta** et qu'il appréciait énormément les nombreux voyages et croisières qu'il fit à son bord⁶. Tout comme son neveu impérial, Guillaume II d'Allemagne, il aimait se rendre dans le Grand Nord, y visitant assidûment les magnifiques fjords norvégiens. A ce sujet Mr Pottier, dans le numéro de juillet 1931 de la revue *Wandelaar-Sur l'Eau*, relate l'anecdote suivante: à la fin du mois d'août 1900 le roi qui revenait de Norvège était attendu à Ostende pour y présider au Chalet royal un conseil des ministres; le temps était abominable et on était sans nouvelles de l'**Alberta** qui n'avait pas encore de radio à bord. L'attente fut angoissante et l'on se préparait déjà au pire, lorsqu'enfin le yacht se pointa à l'horizon. Soulagement et joie parmi la population locale pour qui Léopold était après tout 'le bienfaiteur et le protecteur d'Ostende'! Le Roi, digne et imperturbable, acclamé par la population, rejoignit son Chalet à pied comme si de rien n'était.



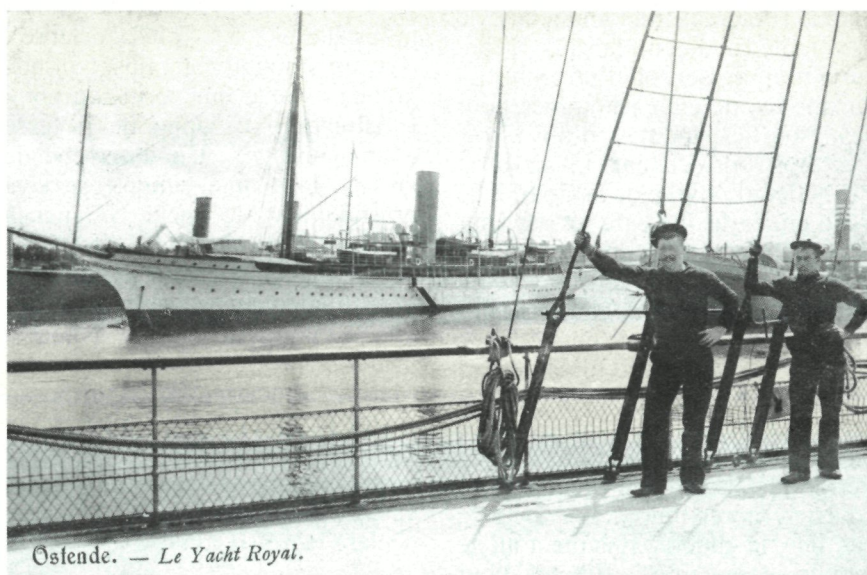
Souvenir d'Ostende

Le Yacht du Roi au Port.

Chaque année, pendant la saison d'hiver, le cap fut mis sur la côte d'Azur, autre destination de prédilection du roi. Il aimait également 'se pavaner' au mois d'août dans le Solent, à l'occasion des prestigieuses régates de Cowes, où tout le Gotha put admirer à profusion son yacht prestigieux. C'est là qu'il reçut un jour la visite de sa fille Stéphanie qui passait ses vacances à l'île de Wight⁷. Le roi faisait aussi de courtes et fréquentes sorties en mer du Nord et «ce n'était pas sans fierté que l'Ostendais voyait sortir et rentrer cette superbe unité, toute

blanche, presque aussi importante que nos malles» (Stinglhamber). A propos de malles ce même Stinglhamber cite un ami, commandant de la malle **Rapide**: «Ce jour-là nous voyons au loin les mâts d'un navire. Le quartier-maître me signale qu'il s'agit de l'**Alberta** et me demande s'il faut le saluer; là-dessus je réplique qu'il s'agit d'un navire anglais et que, puisque nous nous trouvons en eaux belges, c'est à lui de saluer en premier. Les deux navires se croisent sans le moindre salut. A l'arrivée à Douvres je reçois un télégramme de l'Administration de la Marine m'infligeant huit jours d'arrêt pour n'avoir pas salué le roi. De retour à Ostende j'apprends que le roi, furibond, avait convoqué illico le directeur de l'Administration de la Marine pour exiger une sanction. Le lendemain figurait à l'ordre du jour de la Marine l'ordre à tout officier belge de saluer en premier l'**Alberta**.»

Léopold aimait passionnément la mer et tout ce qui concernait la mer et la marine. Par beau temps il aimait se promener sur la passerelle et s'entretenir avec ses officiers. Il avait le pied marin et ne souffrait pas du mal de mer. Très souvent il s'arrêtait pour contempler les machines, dont le fonctionnement l'intéressait beaucoup.



Ostende. — Le Yacht Royal.

⁶ Cela lui permettait par ailleurs de séjourner en compagnie d'autres souverains et parents royaux, loin de ces Belges qui ne lui causaient que des problèmes.

⁷ A noter que les membres de la famille royale n'accompagnaient jamais le roi à bord. Depuis longtemps il était brouillé avec son épouse; il ne s'entendait non plus avec ses enfants, à l'exception de sa fille cadette Clémentine mais celle-ci n'avait pas le pied marin. Seule la baronne de Vaughan l'a accompagné dans plusieurs de ses voyages.

Bien que Léopold fût sobre et consacraît peu de temps à ses repas, il tint à recevoir ses hôtes d'une façon digne et cordiale; le comte de Smet de Naeyer, ami fidèle et dévoué du roi, en a témoigné à plusieurs reprises. Mais sa générosité en faveur de ses hôtes contrastait fortement avec sa parcimonie –sinon son avarice– dans d'autres domaines. On lui cachait souvent le prix de certaines choses, par crainte qu'il n'y eût renoncé s'il en avait connu le prix.

Léopold était parfaitement conscient de son rang et de son rôle en tant que 'Roi des Belges' et il tenait à se comporter conformément à sa dignité. C'est pourquoi son Alberta majestueux lui convenait à merveille lors de diverses cérémonies officielles en Belgique. Le 27 juillet 1905, à l'occasion du 75ième anniversaire de l'indépendance du pays, il remonta l'Escaut et fut reçu triomphalement à Anvers où il fut accueilli à bord du croiseur **Kaiser Karl der Grosse** par son commandant, qui lui transmit les souhaits de l'empereur allemand. En juillet 1907 le roi, à bord de l'**Alberta**, visita successivement Zeebrugge –où il inaugura le nouveau port de mer–, Gand et Anvers.

Le yacht royal à la côte d'Azur

Pendant le séjour du Roi à la côte d'Azur –comme d'ailleurs dans tous les ports où il fit escale– l'**Alberta** faisait office de résidence officielle du roi. Il y recevait des chefs d'Etat, des ministres, des diplomates et des hommes d'affaires. Une fois de plus nous en référons au témoignage du colonel Stinglhamber: «Comme à l'accoutumée le Roi menait une vie très active. Il se levait à 6h.30 du matin et se rendait sur le pont 'pour s'y aérer' et admirer le lever du soleil. Ensuite il passait à sa toilette; vingt-quatre seaux d'eau, puisés la veille au soir dans la mer, étaient disposés en rang devant l'entrée de sa cabine en vue de sa douche quotidienne, administrée par 'le grand Georges', son majordome. Après la douche eut lieu le massage, suivi de l'opération délicate de polissage de sa grande barbe qui fut chaque fois parfumée à l'eau de Cologne. Le petit



déjeuner était servi dans sa cabine. Ensuite le roi montait à nouveau sur le pont pour y lire en plein soleil ses journaux favoris, le Times, Le Journal de Bruxelles, L'Indépendance, L'Etoile et L'Eclaireur de Nice (...). Après une visite à terre –il se rendait souvent au petit port de Passable, près de Villefranche, où il possédait d'immenses propriétés– il rentrait à bord pour le déjeuner. Les menus furent toujours d'une grande simplicité: une entrée, un plat de viande (l'éternel 'filet archicuit), de la volaille (poulet ou faisan), le tout suivi d'un dessert ou d'un fruit. La cuisine royale était renommée pour ses 'soufflés montés d'un bloc'. Les boissons étaient invariables: l'excellent Léoville de la Cour et de l'eau minérale. Le café fut servi sur le pont, face au panorama grandiose de la côte d'Azur, sous un soleil brûlant. Comme il souffrait des yeux le Roi ne fumait plus et il ne supportait pas qu'on fumât en sa présence. L'après-midi était consacré à des visites et des promenades en voiture dans les environs de Cap Ferrat.(...) Le soir le roi lisait son courrier, après quoi, à 7 heures, eut lieu le dîner. Ensuite tout le monde se rendait à la 'library' pour y boire une camomille. Les jeunes attendaient que le roi se retirât dans sa cabine ... 'et nous étions enfin libres!' pour terminer la soirée au casino de Monte Carlo ou dans un des excellents théâtres de Nice...»

Bien entendu ce serait faire injustice au roi que de prétendre qu'il passait tout son temps à la côte d'Azur dans le désœuvrement. Au contraire,

il y travaillait dur, très dur même. Pendant trente ans, de 1870 à 1900, Léopold II n'a pour ainsi dire connu aucune vie privée: le travail était sa seule et unique préoccupation; même la baronne de Vaughan, sa compagne durant les dernières années de sa vie, n'arrivait pas à l'en distraire.

Villefranche-sur-Mer, qui se targue d'être 'un avant-goût du paradis', conserve le souvenir de Léopold II, l'un de ses visiteurs et grands propriétaires les plus célèbres, par un monument ainsi qu'une grande avenue qui porte son nom. L'**Alberta** y échappa de justesse à un naufrage. Un dimanche de janvier 1906 une tempête se leva brusquement, le yacht commença à chasser sur ses ancres et dériva irrémédiablement vers les rochers; mais finalement le capitaine Facer réussit, non sans grande peine, à s'amarrer à l'une des bouées de la Marine française, qui y disposait d'un mouillage. Stinglhamber raconte que ce fut la seule fois que le roi manqua la messe du dimanche; «Dieu me le pardonnera» déclara le roi.

A la fin de sa vie Léopold renonça à séjourner à bord de son yacht lorsqu'il était en villégiature à la côte d'Azur; il y disposait en effet d'un domaine étendu où quelques villas lui procuraient, ainsi qu'à son entourage, tout le confort souhaité. Ce n'est que dans de rares occasions et seulement par beau temps qu'il fit encore quelques sorties en Méditerranée à bord de l'**Alberta**.



Terminons ce chapitre en signalant une coutume qui dut certes procurer une grande satisfaction au roi. Comme dit plus haut une escadre de la Marine française jetait régulièrement l'ancre devant Villefranche. Léopold fut accueilli comme il sied à un roi par le vice-amiral qui lui rendit sa visite à bord de l'**Alberta**. Deux fois par jour, au lever et au coucher du soleil, la musique de la Marine joua la Marseillaise, suivie de notre hymne national La Brabançonne....

La baronne de Vaughan à bord de l'**Alberta**

A partir de 1901 la jeune française Blanche-Caroline Delacroix (1883-1948), mieux connue sous le nom de baronne de Vaughan, qui partagea la vie du souverain pendant huit ans, faisait partie intégrante de l'entourage du roi.

Malgré la grande différence d'âge, Blanche fut sans conteste son grand amour, la femme de sa vie. Surnommée 'Très-Belle' par son amant royal, qu'elle appela son 'Très-Vieux', elle l'accompagna dans tous ses voyages et déplacements; ensemble ils séjournèrent à Lisbonne, Wiesbaden et Ostende ou prirent les eaux à Badgastein en Autriche ou à Luchon en France. Elle fut également une habituée

à bord de l'**Alberta**. Comme le remarqua un ancien dignitaire du roi, dont les propos sont notés par L. Van Audenhaege, «elle devint l'envoyée spéciale de Léopold II pendant ses voyages».

Mais, bien entendu, leur liaison connut, comme toute histoire d'amour, des hauts et des bas et elle fut parfois très mouvementée. C'est d'ailleurs à bord de l'**Alberta**, lors d'un voyage en Norvège, que les amants eurent une vive altercation. Léopold s'y rendit dans un restaurant à Bergen en compagnie de sa 'Très-Belle' et d'un officier d'ordonnance, le lieutenant Binjé. Il n'échappa pas à l'attention du roi que les deux jeunes gens s'entendaient à merveille. Le vieux roi, déjà méfiant de nature, considéra avec circonspection ce divertissement innocent mais il se contenta. Le lendemain, lorsque le lieutenant suggéra la route de retour, le roi se vengea en le traitant d'imbécile. Là-dessus Blanche se mit en colère et prit la défense du jeune officier en s'exclamant que «cela ne témoigne pas de beaucoup de courage que d'insulter quelqu'un qui n'est pas en mesure de se défendre». Sur quoi Léopold se mit en colère et pria Blanche de faire ses valises et de quitter le yacht sur-le-champ. Après un voyage en train de huit jours via Hambourg, en compagnie d'une femme de chambre, elle arriva

à Ostende, où l'**Alberta** était déjà à quai. Dans ses mémoires elle raconte qu'à la sortie de la gare elle fut huée et accablée d'injures par une foule de mégères, qui apparemment avaient été mises au courant de l'incident de Bergen par des membres de l'équipage. En arrivant à la villa 'Caroline' elle constata que la décision du roi était irrévocable; le cadenas du tunnel qui reliait la villa au Chalet Royal avait été remplacée.... Mais elle ne se laissa pas impressionner et réussit à s'introduire par la conciergerie dans le domaine royal où le roi lui demanda froidement de quel droit elle s'y trouvait. Une fois de plus son charme et son entregent triomphèrent et le roi se dégela à vue d'oeil. Elle lui raconta en détail comment elle avait été accueillie à la gare sous les yeux de policiers indifférents et combien elle fut humiliée et mortifiée par des femmes du peuple. Là-dessus elle fondit en larmes et se jeta aux pieds du roi. Celui-ci s'avoua vaincu et la querelle se termina par une manifestation de sentiments d'émotion et d'affection. Le lendemain le couple réconcilié se promena ouvertement et ostentativement sur les arches de la galerie du Chalet Royal. A noter qu'en date du 4 octobre 1904 Auguste Dufour, joaillier à Ostende, livra au roi un collier serti de brillants et de rubis, d'une valeur de 75.000 francs (de l'époque); sans doute s'agissait-il d'un cadeau de réconciliation?

Cet incident ne fut pas sans suites. Comme nous le rapporte la baronne, «le Roi, qui avait tellement aimé Ostende, lentement s'en dégoûtait». Et effectivement, durant les dernières années de sa vie, Léopold ne résida que rarement à Ostende et la ville s'empressa à faire amende honorable⁸. Par ailleurs nous ne savons pas comment le roi a réagi à la suite de la 'trahison' de son équipage, mais le connaissant, l'on peut être sûr qu'il a pris toutes les mesures nécessaires pour rétablir l'ordre et l'autorité à bord de l'**Alberta**.

⁸ A preuve les articles dithyrambiques, accompagnés de grandes photos du roi et même de la baronne de Vaughan, parus dans la presse locale les rares fois que le roi y séjourna encore.

D'un âgé avancé... et à nouveau père! l'Alberta de 1906 à 1908

La liaison entre le souverain et la baronne ne manqua pas de porter ses fruits. À l'occasion d'un voyage en Méditerranée, fin mai/début juin 1905, la jeune compagne du roi — elle avait à peine 22 ans — lui apprit qu'elle était enceinte. Léopold, déconcerté, se demanda tout d'abord si des enfants conçus par un homme de son âge ne seraient pas de frêle constitution. Puis — ce qui ne manqua pas de flatter l'amour-propre de Blanche — «dès que mon état fut certain, le Roi ne me considéra plus comme sa maîtresse. Il me tint pour femme et ne prit plus de ménagements pour l'opinion publique. Il décida que je ferais mes couches en France, au Cap Ferrat». C'est là qu'en date du 9 février 1906 elle mit au monde son premier enfant, Lucien Delacroix. Celui-ci — tout le portrait de son père — passa quasiment toute sa vie dans le Midi de la France où il exploita un hôtel, régulièrement fréquenté d'ailleurs par le prince-régent Charles. Il y décéda le 15 novembre 1983.

Bien entendu le roi se souciait beaucoup de la respectabilité et du bien-être de celle qu'il considérait désormais comme sa femme. C'est pourquoi il se rendit début juillet 1905, prétendument pour affaires, en Angleterre à bord de l'**Alberta**, où selon une source non confirmée, il acheta le titre de Vaughan; il n'existe toutefois à ce sujet aucune preuve écrite, mais à la fin de sa vie Blanche elle-même confirma à quelques intimes que le roi avait acheté ce titre à son intention.

Un second fils, Philippe, naquit le 16 octobre 1907; il mourut prématurément en 1914.

La baronne de Vaughan, dans ses mémoires, nous apprend comment Léopold, dont l'affection pour Blanche et ses deux bambins semblait grandir, assumait sa paternité. Ainsi le roi décida de concilier les affaires de l'Etat et ses obligations familiales sans quitter Blanche et ses enfants, en s'installant dans la 'Villa des Cèdres' à Saint-Jean-Cap-Ferrat. L'**Alberta**, à bord duquel se trouvaient ses collaborateurs,

devint sa résidence officielle et il y tint également audience. Le matin de 10 heures à midi le roi était à son travail. Après le déjeuner Léopold fit de longues randonnées en voiture en compagnie de Blanche, après quoi il parcourait son courrier. Le soir le roi s'adonnait à son travail, souvent jusqu'à minuit.

Nous disposons de peu de données quant à l'**Alberta** à cette époque, si ce n'est une description de sa splendeur et de son luxe, telle qu'elle a paru dans le bihebdomadaire ostendais *Le Carillon*: «Quiconque aime la mer, les navires et tout ce qui s'y rapporte, peut aisément s'imaginer quel bonheur presque parfait on doit ressentir en naviguant sur un tel palais, où tout ce que l'on désire, tout ce que l'on peut imaginer et rêver se trouve rassemblé. En passant de l'un à l'autre salon, on remarque dans chacun quelque chose de nouveau, de plus beau à admirer. L'harmonie des couleurs, la richesse des tapis, le luxe des tentures, la décoration et la tapisserie, les tableaux et les bronzes, l'argenterie et les bibelots, les chaises et les porcelaines et des masses d'objets achetés au cours des croisières, font de ce yacht une merveille! ...»

Par ailleurs il apparaît de l' "Agreement and Account of Crew" (contrat d'engagement) pour la période du 31 mai 1907 au 1er décembre 1908, que les croisières, dont la durée était limitée à douze mois, auraient lieu entre les latitudes 75°N et 60°S; tout membre d'équipage recevait un uniforme mais celui-ci devait être rendu au capitaine en

cas de débarquement volontaire ou de licenciement.

À une exception près — l'ostendais A. Pottier — tous les membres d'équipage étaient anglais; ils étaient quarante-quatre qui servaient depuis 1901 sous le commandement du capitaine W.R. Facer. Il est toutefois frappant de constater qu'il y avait une très grande rotation parmi les marins; les notes du vice-consul anglais à Ostende nous révèlent en effet qu'un tiers des membres d'équipage, parmi lesquels le 2^{ème} officier, ont quitté le yacht. L'on peut dès lors se poser des questions sur les conditions de vie qui régnaient à bord; ou était-ce la discipline qui laissait à désirer; peut-être était-ce simplement une question de salaire? À défaut de témoignages véridiques il est impossible d'en savoir plus à ce sujet.

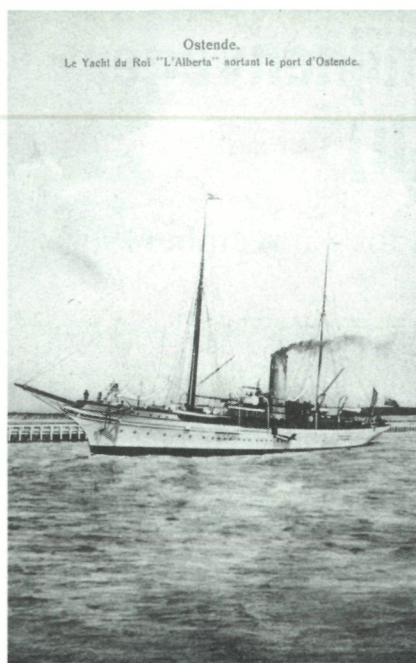
Les adieux de Léopold II

Léopold avait maintenant passé le cap des soixante-dix ans et les bruits de son abdication imminente commencèrent à courir. Le roi continua toutefois à mener son train de vie habituel, encore qu'il séjournât de moins en moins à bord de l'**Alberta**. Pendant les vacances de Pâques de 1907 la "famille" royale passa ses vacances à Ostende. Ensuite le roi se rendit seul à Wiesbaden pour y suivre sa cure d'eaux annuelles. Les 3 et 4 août 1908 Léopold assista pour la dernière fois aux courses de chevaux à l'hippodrome Wellington.



Ostende
Sa Majesté Léopold II,
Roi des Belges,
montant à bord de son
Yacht l'Alberta

Rd. V.G. 42 avenue du
midi, Bruxelles



Ostende.
Le Yacht du Roi "L'Alberta" sortant le port d'Ostende.

Début septembre, grand branle-bas! La presse annonça en effet la vente publique de meubles précieux, porcelaines et autres objets de valeur appartenant au roi. Ses ennemis et détracteurs en profitèrent pour l'attaquer une fois de plus et l'on parla du "sans-gêne royal de la grande barbe" et du "brocanteur national"! A la même époque un quotidien parisien annonça la mise en vente de l'**Alberta** à Londres. Sur quoi le journal *La Meuse* conclut que le roi préparait son abdication. Finalement, pour une raison jamais éclaircie, la vente n'eut pas lieu.

L'avenir du yacht royal fut toutefois beaucoup plus compromis par le fait qu'en 1908 le roi se vit obligé de renoncer à sa colonie, l'Etat Indépendant du Congo. Le voilà privé des rentrées considérables qui lui avaient permis de mener un train de vie somptueux et de louer un yacht démesurément grand et onéreux et grâce auxquelles il avait pu financer de grands travaux à Bruxelles, Tervuren et Ostende! Est-ce pour cette raison que le roi chargea vers 1909 le Commandant Comte de Borggrave d'Altena de dessiner les plans d'un "yacht royal armé"? Quoiqu'il en soit, il est plus que probable qu'à la suite de la disparition du "Domaine de la Couronne", ce projet fut abandonné.

Le 13 mai 1909 le roi, après y avoir passé trois mois, quitte le Cap-Ferrat pour de bon. En juin il

visite Anvers à l'occasion des Fêtes Coloniales et en août il accueille son successeur, le prince Albert, à son retour du Congo. Après quoi le roi se retire au château de Balincourt, près de Paris, où sa "famille" l'attend. Le 1er décembre il rentre d'urgence en Belgique à l'occasion d'une crise gouvernementale provoquée par l'introduction imminente du service militaire général. Le roi, considérablement vieilli, pâle, aux traits tirés, se sait condamné et il prépare sa "Très Chère" au pire. Le 13 décembre il épouse Blanche et le 15 il est opéré. Deux jours plus tard, dans la nuit du 17 décembre 1909, une embolie fatale le frappe. Le roi Léopold II est mort!

Epilogue

Il est frappant de constater qu'après la mort du roi personne ne se soucia de s'enquérir du lieu de mouillage de l'**Alberta**, ni de prendre l'initiative de congédier l'équipage, ce qui entraîna bien entendu des dépenses superflues. L'un des points les plus difficiles à régler dans la liquidation de la succession du roi fut d'ailleurs la destination à donner à l'**Alberta**; les conditions exactes du financement et de la location du yacht ne furent jamais connues dans leurs détails du grand public.

L'**Alberta** resta à quai à Ostende pendant un peu plus de sept mois. Il est évident que pendant cette période l'avenir du yacht fut l'objet de maintes discussions mais la seule trace qu'on en trouve est «que le roi Albert a définitivement renoncé à l'achat (sic) de l'**Alberta**. Le yacht quittera donc bientôt notre port» (Le Carillon). Et effectivement le bateau quitta définitivement Ostende en date du 1er août 1910 à destination de Southampton où il allait caréner. L'**Alberta** ne reviendra plus jamais à Ostende! L'acheteur fut un riche anglais, Jefferson Davis Cohn. Le 8 mai 1912 le yacht, à l'ancre au large de Portsmouth, fut la proie des flammes; au bout de trois heures l'équipage, avec le concours de marins du navire-amiral **Victory**, réussit à maîtriser l'incendie. Au début de 1914 le yacht fut vendu à un certain F.-G. Bourne qui le désarma à Halifax (Canada). En 1917 Mr Bourne revendit le navire à la Marine russe qui le rebaptisa **Razsvet** (l'Aurore); désormais le yacht, qui fut doté par

ses nouveaux propriétaires de deux canons, de quatre mitrailleurs et d'un lance-grenades sous-marines, navigua sous pavillon russe. Le **Razsvet** mit le cap sur Liverpool pour y rejoindre un convoi à destination de la mer Blanche, sa destination finale. Mais la Révolution russe mit des bâtons dans les roues! Le navire resta à quai en Angleterre et fut réquisitionné manu militari par les Britanniques, qui l'utilisèrent comme chasseur de sous-marins sous le nom de HMS Armoured Yacht **Surprise**. Le Lloyd's Yacht Register n'en fait plus mention jusqu'en 1928. Le journal de bord de 1927 est toutefois conservé et il nous révèle que le navire appartenait à cette époque à Godfrey Herbert Williams, Esq. à St Lawrence, Jersey (Iles anglo-normandes). Par ailleurs l' "Agreement" de 1933 nous apprend que le yacht, toujours sous le nom de **Surprise**, est immatriculé à Jersey et appartient à J.A. McCandlish de Londres; sa force motrice est de 475 CV (en 1924 le charbon avait été remplacé par le mazout) et son équipage comporte vingt-deux marins commandés par le capitaine S. Chambers.

Mais à nouveau la guerre éclata. Et à nouveau le yacht fut réquisitionné par la Royal Navy comme "armoured yacht". Au Lloyd's Register il était enregistré comme Flagship Mediterranean Fleet et Axa Investment y figurait comme propriétaire. Le 28 février 1942 la **Surprise**, ancrée au large de Lagos (Nigeria), prit feu. Les dégâts furent tels que le yacht fut irrémédiablement perdu; il glissa sur le côté, sombra et disparut complètement sous l'eau! Vraiment disparu? Il y a là un mystère qui à ce jour n'est pas éclairci, car jusqu'en 1950 la **Surprise** figura comme yacht tant au Lloyd's Register que dans trois publications spécialisées!

Après cette date il n'y a plus aucun signe de vie du yacht... L'**Alberta**, l'ex-yacht royal, appartient désormais définitivement à l'histoire!

Texte: Lic. E. Smissaert

Photos: Collection J.-C. Vanbostael

Reisverhaal van de Hoogzeemijnenveger M904 De Brouwer (II)

Tweede reis van de koloniale Algerine van 12 april tot 2 november 1955

Onze tweede aanleghaven : Freetown

Dinsdag 26 april

Het is 09.25 als we voor anker gaan in de 'Man of War Anchorage', juist vóór Freetown, een stad die gesticht werd in 1788.

Om 09.40 komt de loods aan boord, 'anker op' en we vertrekken naar de oliekaai 'Kissy Oil Fuel Jetty' waar wij om 10.00 aanleggen om te bunkeren. Dit zal enkele uren in beslag nemen.

Om 15.30 verschiften wij naar de militaire aanlegkade. Zodra we zijn afgemeerd komt een Engelse koerier met de post en het programma voor de komende drie dagen. Voor deze namiddag is er reeds een voetbalmatch gepland tegen de Navy en de mogelijkheid wordt geboden te gaan zwemmen. De match verliezen we met 1-4 maar de zwembeurt die erop volgt is overheerlijk.

Met uitzondering van het wachtpersoneel wordt iedereen deze avond uitgenodigd door zijn Engelse 'rank mate' in zijn respectievelijke mess.



Mijn Engelse collega die luisterde naar de nickname «Googie».

Ik word uitgenodigd in de O/o 'Tower Hill Mess'. Om 20.00 word ik er samen met andere onderofficieren zeer vriendelijk ontvangen in de salonbar. Aanvankelijk is het moeilijk om contact te krijgen met onze Engelse vrienden, maar naargelang de avond vordert en het bier rijkelijk vloeit komen de tongen vlot los en wordt de stemming opperbest. Ik verbroeder er met een Engelse collega die luistert naar de nickname 'Googie'. De party groeit uit tot een succes en eindigt met de klok van twee.

Woensdag 27 april

De aankomst van de **De Brouwer** in Freetown is niet onopgemerkt gebleven. Wij halen vandaag de voorpagina van de lokale 'Daily Mail' met een foto van ons schip afgemeerd aan de Kissy Dockyard.



verblijf in Freetown. In de stad zelf zijn er weinig blanken te verkennen, het zijn voor het merendeel inlanders die we tegenkomen. Op de terugweg naar ons schip wordt halt gehouden om enkel foto's te maken van een paar mooie en halfnaakte



QMT De Scheemaeker, 1MT Jacquemin en QMT Weyens.

Om 09.00 gaan wij de stad in om onze brieven te posten en enkele inkopen te doen. Er worden foto's genomen ter herinnering aan ons

negerinnetjes. Maar daarvoor moet betaald worden aan hun begeleider of aan de echtgenoot; enkele pen-nies volstaan.



QMT Weyens, QMT De Scheemaeker en 1MR Fouquet.

Om 15.00 brengen onze Engelse gasten een tegenbezoek aan boord. Alles verloopt naar wens; tijdens de party worden we door 'Googie' uitgenodigd om deel te nemen aan een partijtje 'whist drive' in de Naafi Club.

Om 18.00 vertrekken wij (Mike -telegrafist-, Serafin -de fotograaf van Vox- en ikzelf) naar het huis van Tom, waar wij onthaald worden op een frisdrank. Na wat gebabbel vertrekken we samen met Tom en zijn vrouw Betty naar de R.E. mess voor de partij whist. Rond 23.00 zijn alle partijen gespeeld (2 x 10). Ik deed mijn best -de kaarten waren me gunstig gestemd- en behaalde 121 punten op 140, net niet genoeg om in de prijzen te vallen, zelfs geen troostprijs. Een van mijn speelpartners, Rose, wint een regenscherf!

Samen met Tom en Betty en Fred en Rose gaan we dan naar het bal in de Bline Club. Een groot deel van de bemanning is daar al aan-



Gans het gezelschap in de «Bline Club».

beland. Het wordt een denderende fuifavond.

De nacht is warm (30°) en iedereen krijgt grote dorst; bijgevolg vloeit het bier rijkelijk: 25cl voor de Navy, 50cl voor de Belgen! Rond midernacht besluiten wij een bezoek te brengen aan het zwembad van de club. Het is zoals in een sprookje of

in een film: de temperatuur is zacht, ja zeg maar zwoel, er staat een prachtige sterrenhemel, op de achtergrond de lichte dansmuziek van de club en dan ... (zucht) ... maar dromen, verlangen en vervolgens een duik in het water om af te koelen.

Donderdag 28 april

Het moet ongeveer 01.00 zijn als wij de club verlaten. Wij vergezellen Fred en Rose naar hun huis waar wij nog wat blijven eten, drinken en babbelen tot in de vroege uurtjes. Rond 06.00 ben ik terug aan boord!

Maar om 09.00 zit ik al in de auto van dhr. D. Pummers, de Resident Naval Officer, die mij naar de stad brengt om de laatste brieven en officiële poststukken te posten. Om 11.30 ben ik weer aan boord.

Ons driedaags officieel bezoek is voorbij. Om 12.00 havenstatie. We verlaten Freetown en zetten koers naar Banana, onze eindbestemming. Als afscheidsgeschenk krijgen we nog een tropisch onweer te verwerken.

Wat is het rustig aan boord, iedereen is aan rust toe om de drie zeer goed gevulde dagen in Freetown te verwerken.



De jeugd van Freetown poseert samen met enkele bemanningsleden.

Alvorens wij Banana aandoen staat er ons wel nog een belangrijke taak te wachten, nl. het voorbereiden van de ontvangst van Neptunus aan boord en de doop van de neofieten.

Vrijdag 29 april

Wij zijn nog een eindje verwijderd van de evenaar. Het is zeer warm en 's avonds breekt er een onweer uit. Men ziet de onweerswolken van ver over de oceaan aankomen. Nu eens trekken zij voorbij zonder dat er één druppel valt, dan weer stromen er tonnen water uit de hemel en dondert en bliksemt het dat horen en zien vergaan. Dergelijke onweren kunnen uren duren.

Zaterdag 30 april

Het weer is totaal omgeslagen. De warme zon is verdwenen achter donkere wolken, de wind is opgestoken en de oceaan is ruw. De **De Brouwer** tuimelt regelmatig in een golfdal waarbij de golven over de boeg slaan. De stemming aan boord is –zoals het weer– verslechterd. Door de aanhoudende warmte laten de vermoeidheid en de prikkelbaarheid zich vlugger voelen. Kwantiteit en kwaliteit van het eten zijn verminderd. Wij tellen de dagen af die ons scheiden van Banana waar wij hopen op beterschap. Wij denken tegen 4 mei ter bestemming te zullen zijn.

Zondag 1 mei

Op 2° van de evenaar. De oceaan is nog niet tot rust gekomen, regelmatig slaan de golven over het dek. Wij beginnen ons tijdens de vrije perioden stilaan te vervelen. Gezien wij overgegaan zijn naar CMM/Banana kon de dienst CMM/Ost ons geen boeken ter beschikking stellen; er is dus geen lectuur aan boord en films nog minder.



De lustige bende onderofficieren van de Navy en de Belgische Zeemacht.

Het enige waar wij in onze vrije uren aandacht aan besteden is 'De Doop'. Het zijn de ancients van de evenaar die buiten de diensturen daarvoor alles klaarmaken.

Als men aan dek staat en men kijkt om het even in welke windrichting ook, is de oceaan leeg. Het is reeds vier dagen geleden dat wij aan de horizon nog een schip hebben waargenomen.

Het is vandaag een dubbele zondag: het is nl. zondag en tevens Feest van de Arbeid. Wij krijgen 'make and mend' (opmaken en herstellen) zodat wij onze plunjes kunnen wassen (in zeewater natuurlijk!).

Maandag 2 mei

Het is bijna zo ver, morgen is het de dag van 'lijden en plezier'. Wij, de neofieten moeten verschijnen vóór Neptunus, Saturnus' en Cybele's zoon, de Opperste God der Oceanen, Zeeën en Stromen. Wij moeten voor zijn rechtbank komen. Alle zonden, vergissingen en misstappen die wij in ons jong zeemansleven hebben begaan zullen ons ten laste worden gelegd. Wij moeten niet rekenen op verzachtende omstandigheden en zullen bijgevolg gestraft worden. Deze straffen worden bepaald en omschreven door de rechtbank en worden uitgevoerd door een stel piraten die behoren tot het gevolg van Neptunus.

Als de nacht valt zijn we ongeveer 30 mijl van de evenaar verwijderd.

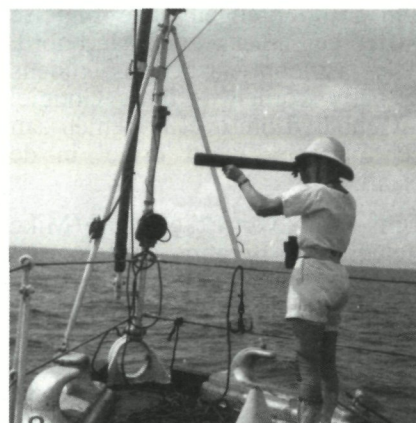
De Doop onder de Linie

Dinsdag 3 mei

Reeds in de vroege morgen staat MAT. Mil Remy, kapper a/b, op het voordek met een kijker op uit-



kijk naar de evenaar. Onze brave neofiet heeft de opdracht gekregen om de evenaar te zoeken. Eenmaal de evenaar gevonden moet hij de brug verwittigen via de voice-pipe en dan, wanneer het schip gestopt is, met een dreghaak de evenaarslijn ophalen en ze met de speciale evenaarsschaar doorknippen. Met de twee uiteinden moet hij dan naar het achterdek lopen, daar met een platte knoop de uiteinden aan mekaar knopen en de evenaar terug in de oceaan werpen!



Kapper Remy op de uitkijk.

Om 06.47 stipt overschrijden wij de evenaar. Wij bevinden ons op 0 breedtegraad en 5°20' O lengtegraad. Het weer is niet al te best, de hemel is zwaar bewolkt. De normale werkrouetine blijft van toepassing tot 14.00; aldus krijgen wij, de neofieten, uitstel van executie.

Na het middagmaal is men druk bezig met het klaarmaken van het voordek voor de ontvangst van Neptunus en zijn gevolg. Aan bakboordzijde wordt een grote linnen zwemkom opgesteld en gevuld met zeewater. Allerlei zaken worden in de grootste geheimzinnigheid op hun plaats gebracht.

De Doop zou geen waterfeest worden; enkele minuten vóór de ontvangst van Neptunus en zijn gevolg krijgen wij een fikse regenbui.

Stipt op tijd verschijnen Neptunus, zijn echtgenote Amphitrite, de rechtsgeleerden, de helpers en de piraten/beulen. Ze worden aan boord verwelkomd door de 1ste officier EDV Ch. Collard.

De dopelingen worden aan stuurboord verzameld. De eerste slachtoffers zijn de matrozen. Ze verschijnen in groepjes van twee tot

vijf vóór Neptunus en de rechters. De straffen die zij moeten ondergaan mogen niet gezien worden door de andere neofieten, enkel het resultaat mogen zij 'bewonderen'. Het zicht is kostelijk grappig en het geeft een idee van wat ons te wachten te staat.

Na verloop van tijd zijn alle matrozen plechtig gedoopt, het uur van de onderofficieren is nu aangebroken. Wij worden door de piraten en hun helpers vóór de troon van Neptunus en Amphitrite gesleept. Wij moeten knielen en diep buigen, met ons hoofd tegen het dek, vóór de God van de Zeeën. In deze houding moeten wij de ons tenlaste gelegde feiten voorgelezen door een rechter aanhoren. Hierna volgt de tekst van de beschuldigingsakte:

"Gezien de neofieten zich hebben laten opmerken door hun gebrek aan algemene vastberadenheid in de aanleghavens, dat de ene zich heeft laten opmerken door zich een flink stuk in zijn kraag te drinken en de andere in zijn onwetendheid zich waande op de Floraliën¹.

Gezien de ene onoplettend en een beetje nonchalant is en de andere een bureaucaat, een onderdeel ons onbekend.

Voor deze motieven tegen hen uitgebracht en vastgesteld zenden wij hen vóór onze gepatenteerde beulen met de 1ste klasse straf."

Dan volgt de uitvoering van die straf:

Drinken van 'Pipi Amphitrite': We moeten een ondersteek (uit de ziekenboeg) leegdrinken waarin allerlei verdachte bruine en rode spullen rondrijven; het effect is verbluffend, men wordt er echt kotsmisselijk van. Het brouwsel bestaat uit in bolletjes gedraaide brokjes peperkoek, roodgeverfde maandverbanden, toiletpapier en urine (bier uiteraard!).

Zweedse gymnastiek: Met duikerschoenen aan, gedeeltelijk gevuld met gedroogde erwten, moeten wij onder het waakzaam oog van de beulen allerlei zotte kuren uithalen. De beulen maken naar hartelust gebruik van de verfkwest; langs alle



Neptunus en zijn gevolg, allen met de glimlach!

kanten worden wij beschilderd, in alle kleuren van de regenboog. Om wat op adem te komen moeten we speciaal door de kok vervaardigde koekjes, bestreken met mosterd, peper en zout en nog veel andere verdachte kruiden, verorberen. De dorst wordt dan geleest en die koekjes goed 'doorgeschoven' met een glas heerlijk zeewater. Wij zullen deze feestdis niet vlug vergeten!

Massage: Door die knieval zitten mijn gezicht en haar onder de verf en is mijn body gekleurd in allerlei tinten, maar dat volstaat niet volgens de beulen. Mijn armen en benen worden gemasseerd met zwart vet. Na deze behandeling worden wij gekeurd door Neptunus en de rechter. Zij stellen vast dat mijn 'brosse' niet gelijkmatig geknipt is met het gevolg dat de beul er de schaar in zet.

Onderdompeling: Na keuring en goedkeuring door de rechter worden wij door de beulen vastgegrepen, in de zwemkom geworpen

en er enkele malen kopje onder gedompeld.

Eindelijk mogen wij de zwemkom verlaten. Oef ... mijn doop is voorbij; ik ben geen neofiet meer en word voortaan beschermd door de God der Zeeën.

Bijna alle dopelingen lopen er naakt bij. Er wordt geschrobt, gewreven en gewassen om al dat vet en die verf uit het haar en van het vel te verwijderen. Na een half uurtje wassen en plassen ben ik voor 95% terug toonbaar en min of meer proper.

Als laatste komen de officieren aan de beurt. Op de foto hieronder is mijn dienstoverste ASP Nevens op weg om vóór Neptunus te verschijnen en te boeten voor al zijn zonden.

Ondanks alles vliegt de tijd heel snel voorbij. Het is al laat in de namiddag als heel de doopplechtigheid achter de rug is. Het is juist

¹ In Las Palmas was ik aan boord gekomen met bloemen in het knoopsgat.



Donderdag 5 mei

Om 11.00 lopen wij de baai/kreek van Banana binnen. De **De Brouwer** wordt afgemeerd aan de boei.

Wij hebben er 24 dagen over gedaan om hier goed en wel aan te komen. Een nieuw avontuur wacht ons.

Wordt vervolgd

IOM (b.d.) H. De Scheemaeker

ASP Th. Nevens is aan de beurt; naast de piraat staan QMT's De Scheemaeker en Weyens.

tijd voor het avondeten als iedereen 'herkenbaar' is. Na het avondmaal wordt er luchtig en duchtig gebabbeld over de ondergane lijdensweg. Het bier vloeit in kleine beekjes, er worden grappen verteld en heel dat gezellig en luidruchtig gedoe duurt tot tegen één uur in de morgen.

Woensdag 4 mei

We naderen onze eindbestemming. De aankomst is voorzien voor morgen. Aan boord is alles rustig, iedereen 'recupereert' van de Doop en bereidt zich voor op de dag van morgen.

Erratum van de auteur:

Neptunus 277/2004 pag. 199:
legende foto:

Lezen: v.l.n.r. KMT F. Vanderhoeven, KMT De Scheemaeker, KMT Vervaecke en KMT Clarissen.

NORTHROP GRUMMAN
Electronic Systems

Sperry Marine

Sperry
DECCA



C PLATH

KODEN

Noorderlaan 96
2030 Antwerpen 3

T: +32 3 233 14 33
F: +32 3 225 05 53

sales_belgium@sperry-marine.com

One source for Marine Electronics

- Radars (ARPA-ATA-EPA)
- Electronic Chart Systems (ECS - ECDIS)
- Voyage Data Recorder (VDR)
- Automatic Identification System (AIS)
- Compass: FibreOptic - Gyro - Magnetic
- Autopilots - Steering gear
- Radio: GMDSS - VHF - Iridium - Inmarsat
- EPIRB - SART - Navtex - Weatherfax
- GPS - DGPS
- Echosounders - FischFinders
- Speedlog (Single and dual axis, EM - Doppler)
- River vessels equipment
- Small boat products



Turbo's Hoet



Uw Turbospecialist
Votre spécialiste Turbo
Ihre Turbospezialist

GARRETT



HOLSET



IHI

MITSUBISHI

Turbo's Hoet P & R N.V.
Bruggesteeweg 145
B - 8830 Hooglede
België
Tel.: 051/25.24.36
Fax: 051/20.05.07

Les uniformes de la Marine belge de 1830 à nos jours (XVII)



De l'immédiat après-guerre aux années 70

La Musique

La Force Navale a été dotée dès 1947 d'une belle phalange composée de musiciens de carrière de différents Corps de musique de l'armée, qu'on a habillés de la tenue de sous-officiers. La "Cligue" qui comprend les clairons et les tambours était composée, elle, de miliciens qui étaient habillés de l'uniforme de matelot.

La Cligue peut s'enorgueillir d'être plus ancienne que la Musique car elle fut créée en 1946 à l'initiative du Commodore G. Timmermans. Elle eut pour tambour-major le chef Debaty, un sous-officier du transport; ce fut aussi le Lt Macoir, premier-chef du tout nouveau service de transport routier, qui fut désigné pour la diriger. Ce dernier, influent dans les milieux des écuries de course automobile, obtint les quatre premiers tambours qui lui furent remis solennellement par la ville de Blankenberge. Des hauts tam-

bours de lansquenet, puis d'autres lui furent offerts par la ville d'Ostende. Pour les défilés et les services d'honneur, les matelots avaient le bas de leur pantalon de marin dans les guêtres passés au "blanco" –une sorte de pâte à blanchir–, dont était aussi teintés les ceinturons et la bretelle des fusils. Les larges pantalons "patte d'éléphant" ne tenant pas dans les petits guêtres de l'armée anglaise, on eut la bonne idée de passer aux guêtres américaines lacées sur le côté, qui donnèrent entière satisfaction.

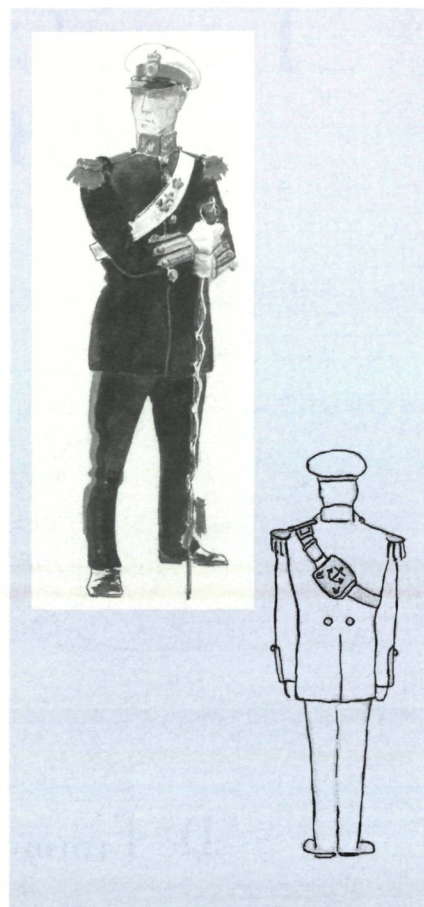
La musique qui, pour ses premiers défilés, se contentait de la tenue de ville sans guêtres ni ceinturon, portait pour tout insigne distinctif une lyre dorée sur le bras gauche



au-dessus du coude et, au bas des manchettes, les galons des grades militaires dont chacun était revêtu. Mais l'autorité navale aurait bien voulu que le corps de musique portât également guêtres et ceinturons "blancotés". Ce ne fut pas sans rechigner que les musiciens

s'exécutèrent, mais on ne tarda pas à comprendre que ce blancottage ne résistait pas à la pluie, tombait en poussière à la chaleur et salissait parfois les uniformes bleus de nos marins. On s'attela donc à doter notre musique de buffleterie blanche en matière plastique; et comme il leur fallait une giberne pour y ranger leurs partitions, on y alla d'un baudrier porte-giberne ou d'un ceinturon porte-giberne. Celle-ci s'ornait sur sa feuille d'une peinture de la cocarde du képi des officiers; cela ne plut pas à tout le monde et on y mit alors une ancre dorée, puis rien du tout! La musique, sous la direction de ses chefs de musique, les lieutenants Louis Gasia et Jos Hanniken, devint fort appréciée et très sollicitée; on parle de plus de

120 prestations solennelles par an. Elle fut aussi invitée à participer à l'étranger à des "tattoos", rassemblant de nombreuses musiques militaires en grande tenue de gala; les nôtres se sentaient un peu nus dans leur simple tenue de ville. Un des chefs de musique demanda alors qu'on lui fit des projets de tenue de gala mais la Force Navale, en ce temps-là, avait bien d'autres chats à fouetter. On fit pourtant un geste: le tambour-major eut droit à un baudrier doré qui portait, comme les anglais le font, les noms des citations dont s'enorgueillissait notre Marine: "Atlantique Nord-Manche-Escaut". Puis on lui procura des tabliers de tambour et des fanions de trompette pour les grandes circonstances. Elle avait fière



allure et faisait de la bonne musique, ce qui au dire du Capitaine chef de musique Guy Duyck valait mieux que de beaux uniformes!

La Police Navale

Les "NP" —prononcé à l'anglaise "Enn-pie"— n'ont pas toujours laissé de bons souvenirs dans la mémoire de nos marins; ils étaient en effet chargés de maintenir la discipline et la bonne tenue à l'extérieur des quartiers. Ils se baladaient inlassablement deux par deux, contrôlaient les départs et les arrivées des permissionnaires dans les gares ou patrouillaient en jeep ouverte, raidis en toute circonstance par le sens profond de leur importance. On les voyait arriver de loin et leur présence suffisait souvent à calmer les esprits échauffés. Ils étaient, en service, toujours coiffés du sous-casque de plastique modèle USA, peint en blanc et ceinturé d'une ligne rouge et des lettres NP. Un brassard noir marqué NP, des guêtres blanches et un ceinturon porte-revolver complétaient la tenue de service.



Ils se baladaient inlassablement deux par deux.

Les Damars

L'annonce qu'un service féminin allait être créé dans les Forces armées suscita bien des commentaires, allant de l'enthousiasme au dégoût en passant par un scepticisme quasi généralisé. On pensait que les femmes n'étaient pas faites pour la guerre et que même dans les services sédentaires leur présence créerait plus de problèmes que de bienfaits. Tout cela se démentira par la suite et l'armée n'aura qu'à se louer de cet apport de bonne volonté féminine. Dévouement, compétence et constance dans le travail ont vite prouvé aux détracteurs le mal-fondé de leur argumentation. Cela ne signifie pas qu'on n'eut pas de problèmes et celui des uniformes en fut un qui suscita bien des agitations. On les voyait comme ceci, comme cela, chacun y allait de ses suggestions. Dans les comités formés pour débattre de ces graves préoccupations, l'armée de terre, majoritaire comme toujours, voulait imposer l'uniformité pour toutes les Forces. L'aviation penchait pour une uniformité de forme mais pas de couleur, désirant garder son unité de teinte pour tous les membres de sa Force. A la Force Navale le souvenir charmeur des Wrens –service féminin de la Royal Navy- n'était pas absent des mémoires et était, je pense, pour beaucoup dans la volonté qu'elle

affirma de suivre pour le personnel féminin la mode anglaise. On les appellera les Damars, abrégé de "dames de la Marine".

Par la force des choses ce sont donc les hommes qui décidèrent de l'habillement de ces dames et demoiselles. Il était indiqué au préalable que celles-ci, primo, ne composeraient pas un "Corps féminin" avec cadre et hiérarchie; secundo, qu'elles ne

la tenue de service qui est en fait principalement une tenue de sortie. Pour tous les autres services –ateliers, cuisines, bureaux, campagne, mer etc.– elles revêtiraient des tenues que les Forces jugeraient les plus appropriées à la nature du travail et aux intempéries rencontrées.

A la Marine on hésita entre leur faire porter le bérêt de matelot ou le



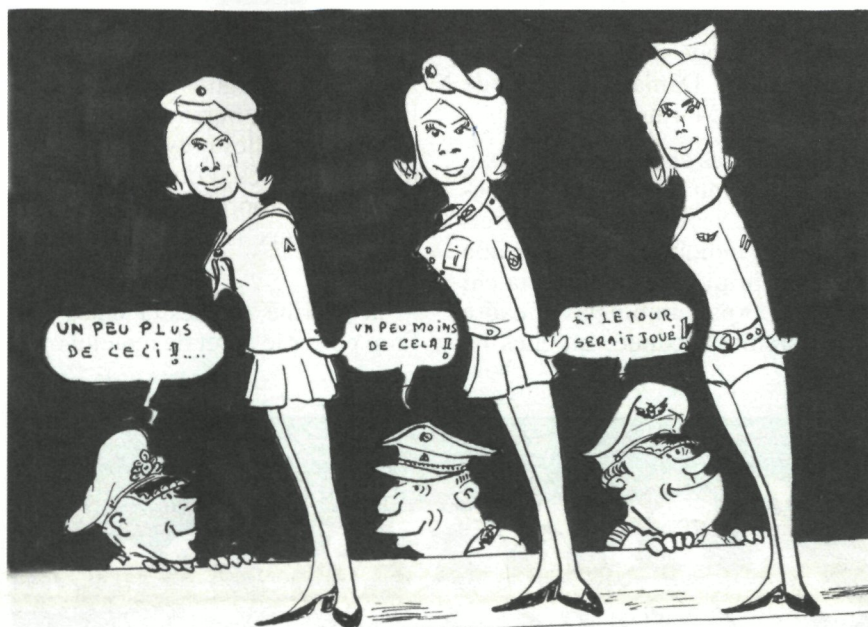
On les voyait comme ceci....

seraient astreintes à faire le même service que les hommes, sans qu'il y ait de différence de standing mais bien une égalité dans le travail et la fonction; et tertio, qu'elles seraient non-combattantes.

Pour toutes les Forces on définit alors la composition des tenues. C'est ainsi qu'il fut convenu que la tenue de service comporterait un couvre-chef, une jupe, une veste, un chemisier avec cravate, un chandail, un imperméable avec fleece, une écharpe, des chaussures, des bas réglementaires et un sac. Le linge de corps fut de libre choix, dans les limites d'une allocation forfaitaire. Dans ce cadre-là chaque Force soumit à l'Etat-major général ses propositions et ses budgets et en reçut le feu vert. Il fut décidé que les dames qui serviraient dans l'armée de terre seraient vêtues de kaki clair de couleur sable, celles de l'aviation en bleu aviation et les Damars en bleu marine; ceci pour



... comme cela.



Ce sont donc les hommes qui décidèrent de l'habillement de ces dames.

petit tricorne des officiers féminins anglais, et après essais on opta pour ce dernier qui faisait plus sérieux, plus adulte ... La veste copiée sur le modèle masculin fut féminisée, plus ajustée, plus courte et portait ses deux rangs de quatre boutons dorés d'une forme désormais commune à tous les grades; la chemise fut à col "claudine", garnie d'un lacet bleu marine et d'une petite cravate "lavallière" piquée d'une ancre de métal doré. La jupe droite à plis creux fut l'objet d'essais et l'on se rallierait à l'avis des intéressées à ce moment déjà sous les armes. Les bas nylons furent choisis beiges comme dans le civil et non pas noirs comme dans la Navy, ce qui faisait vraiment trop penser aux élèves internes de nos pensionnats du siècle passé!

Les premières Damars s'engagèrent en 1975. On leur ouvrit les emplois suivants: signaleur-codeur, électricien et mécanicien de marine, dactylo, steward, détecteur sonar, appro, photographe, coiffeur, chauffeur, cuisinier. Elles pouvaient s'engager pour des termes de deux ans; le réengagement était permis et pouvait mener à une car-

rière complète sous l'uniforme de la marine jusqu'à l'âge de 56 ans. Le recrutement connut un franc succès; un an et demi après son ouverture le personnel féminin s'élevait à trois pour cent des effectifs de la Force Navale. L'intégration de ces jeunes femmes se fit avec aisance; bien acceptées elles virent bientôt leur statut modifié¹ en ce sens qu'elles purent accéder à toutes les spécialités, aux grades de sous-officier et aux formations d'officier. Dès 1987 elles seront "navigantes", tout comme les hommes..... C'est ainsi qu'en 1992 quatre sous-officiers Damar feront partie de l'équipage de la frégate Westhinder, pour trois mois en opération en mer Adriatique. Sur le voilier-école Zénobe Gramme, pendant la campagne d'été d'un mois environ, les Damars seront tout à la fois équipiers de pont à la manoeuvre des voiles et timoniers, et feront le quart à la barre, tout comme les garçons dont elles pourront partager la passion de la mer et des bateaux. La frégate Wandelaar comptera deux Damars officiers, l'une officier technicien responsable du département énergie-propulsion, et l'autre officier d'approvisionnement qui, loin de

la base de Zeebruges, orchestra les énormes quantités de vivres et de matériel nécessaire au fonctionnement d'un navire de guerre, et cela pour une durée de près de six mois, rythmée par des quarts de 6 heures: "Six on-Six off" comme on dit chez nous.

En 1995 la Force Navale comptait 252 Damars, ce qui porte la présence féminine au sein de la marine à quelque 5 à 6% des effectifs. Elles occupent à tous les niveaux de la hiérarchie des emplois importants, certaines même au sein de l'Alliance Atlantique. Elles ont fait leur preuve; la Marine put même s'enorgueillir d'avoir produit dans ses rangs la première volontaire féminine à avoir atteint le rang d'officier supérieur et brevetée d'administration militaire de surcroît!

«L'était une frégate lonla...»
(chanson de marin)

CPV (hre) J.-C. Liénart

¹ Le décret d'exécution de la loi-cadre du 13 juillet 1976 ouvrait les cadres d'officiers et de sous-officiers au personnel féminin.



InfoMarine

Marine "Here We Go Again"

Op 11 februari had het 38ste Galabal van de Marine plaats in een totaal vernieuwd Kursaal, pas heropend op 17 december na een twee jaar durende verbouwing. Na die twee jaar "gedwongen verbanning", waarvan een in het luchthavengebouw van Oostende en de andere in het Zeepreventorium te Den Haan, waren de deelnemers uiterst verheugd hun vertrouwd Kursaal terug te vinden met zijn erehall –waar het bal plaatsvond– die ietwat van zijn oppervlakte heeft moeten afstaan ten voordele van een evenementenzaal die plaats biedt aan 2200 toeschouwers. De feestelijkheden gingen reeds om 18u30 van start voor tweehonderd VIPs die de gelegenheid werd geboden de voorzitter, Vice-admiraal M. Hellemans, en zijn echtgenote te begroeten, waarna hen een "walking dinner", tot in de puntjes verzorgd door het team van Upperdeck te Brugge onder leiding van IMC Josiane Vierendeels, werd aangeboden. Het combo van de Koninklijke Muziekkapel van de Marine zorgde voor de muzikale omlijsting.

C'est dans un Kursaal d'Ostende flambant neuf –il avait réouvert ses portes le 17 décembre dernier après deux années de restauration– que s'est déroulé, le 11 février, le 38ème Bal de Gala de la Marine. Après deux années d'exil forcé, dont une à l'aéroport d'Ostende et l'autre au Zeepreventorium de De Haan, les participants furent heureux de retrouver leur Kursaal, dont le hall d'honneur où se déroulait l'événement avait perdu un peu de sa superficie pour laisser un peu plus d'espace à une salle de spectacle pouvant accueillir 2200 spectateurs. La soirée débuta dès 18h30 pour deux cents VIPs qui eurent l'occasion de saluer le Président, le Vice-amiral M. Hellemans, et son épouse avant de prendre part à un "walking dinner" organisé à la perfection par l'équipe de l'Upperdeck de Bruges sous la direction du IMC Josiane Vierendeels. L'accompagnement musical était assuré par le combo de la Musique Royale de la Marine.



Le Bal laissa entendre ses premières sonorités vers 21h, une soirée orchestrée par le "Golden Bis Band". Le Vice-amiral Hellemans et son épouse ouvrirent le Bal au son de "Here We Go Again" de Norah Jones et Ray Charles et ce sous l'œil attentif des 707 participants. A minuit le speech de bienvenue du CPF Philippe Cornez et du 1LV Micheline Porta, respectivement Commandant et Commandant en second du Service des Relations Publiques de la Marine, fut suivi du tirage de la tom-

Rond 21u hief de "Golden Bis Band" de eerste tonen aan. Onder het waakzaam oog van de 707 aanwezigen openden Vice-admiraal Hellemans en zijn echtgenote het Bal op de tonen van "Here We Go Again" van Norah Jones en Ray Charles. Om middernacht was het tijd voor een welkomstwoord door FKP Philippe Cornez en 1LV Micheline Porta, respectievelijk Commandant en Tweede in bevel van de pr-dienst



Info Marine

van de Marine. Daarop vond dan de trekking plaats van de speciale tombola gevolgd door die van de reuzentombola; de 650 biljetten van die laatste tombola waren in een mum van tijd verkocht. En zo ging het feest door in een gemoedelijke sfeer; het duurde nog tot 3u30 alvorens het uitstekend orkest zijn instrumenten wegborg.

Met onze dank aan de verantwoordelijken van het Kursaal voor hun efficiënte hulp evenals aan de diverse teams van de Marine voor hun bijdrage tot het succes van deze feestelijke aangelegenheid.

En afspraak werd reeds gemaakt voor volgend jaar op 3 februari, op dezelfde locatie uiteraard!

bola spéciale et du tirage de la tombola géante; les 650 billets de cette dernière tombola se sont vendus en quelques minutes. L'ambiance était bon enfant et c'est finalement vers 3h30 que résonnèrent les dernière notes de notre excellent orchestre.

Merci aux responsables du Kursaal pour leur efficacité et aux différentes équipes de la Marine pour leur contribution à la réussite de cette soirée.

Et rendez-vous est déjà pris pour le 3 février 2006, au même endroit bien sûr!



Foto's / photos: P. Hornez



De A960 Godetia in Afrika

Op vrijdag 18 februari vertrok het logistieke steun-schip Godetia uit Zeebrugge naar Afrika voor een twee maanden durende campagne. De terugkomst naar haar thuishaven Zeebrugge is voorzien op 20 april. Naast haar voornaamste opdracht, nl. het vertegenwoordigen van België in het buitenland, bevat het programma diverse vredesinitiatieven. Zo vervoert de Godetia ongeveer 350 m³ materiaal aan humanitaire hulp bestemd voor diverse Afrikaanse landen: Benin, Kongo, Gambia, Angola, Liberië, Senegal en de Kaapverdische Eilanden. Een van de steunprojecten van deze Afrika-trip is het schooladoptieplan van het Djokoo-schooltje te Pikine (Senegal) door de basisschool Sint-Martinus uit Sint-Jans-Molenbeek.

De campagne behelst ook een intensieve training in navigatie, veiligheid en zeemanschap ten behoeve van de bemanning; 25 kandidaat-onderofficieren van de Marine (waarvan drie vrouwen) varen mee van Zeebrugge tot Mindelo en ongeveer 70 leerlingen, in twee groepen gesplitst, van de Hogere Zeevaartschool van Antwerpen (waarvan acht vrouwen), de ene groep van Luanda tot Dakar, de andere van Dakar tot Vigo. De vaste bemanning bestaat uit 90 personen (waaronder drie vrouwen).



Le A960 Godetia en Afrique

Le navire logistique Godetia a quitté Zeebruges le vendredi 18 février pour une campagne de plus de deux mois en Afrique. Le retour à son port d'attache de Zeebruges est prévu pour le 20 avril. Outre sa mission principale qui est de représenter la Belgique outre-mer, diverses initiatives de paix sont reprises dans le programme. Ainsi le Godetia emporte-t-il 350 m³ d'aide humanitaire à destination de plusieurs pays africains: le Bénin, le Congo, la Gambie, l'Angola, le Liberia et le Sénégal, en passant par les îles du Cap Vert. Parmi ces projets humanitaires il y a également le plan d'adoption scolaire de l'école Djokoo à Pikine (Sénégal) par l'école de base St-Martin de St-Jean-Molenbeek. De plus, cette campagne constituera une période d'entraînement intensif de navigation, de sécurité et d'amarinage pour l'équipage: 25 candidats sous-officiers (dont trois femmes) navigueront de Zeebruges à Mindelo et environ 70 élèves (dont huit femmes) de l'Ecole Supérieure de Navigation d'Anvers embarqueront en deux équipes, l'une entre Luanda et Dakar, l'autre entre Dakar et Vigo. L'équipage fixe comprend 90 membres (dont trois femmes).



Info et photos/Info en foto's: www.mil.be/navycomp

De aanlegplaatsen - les escales

De aanlegplaatsen - les escales	
Mindola (Kaapverdische eilanden - Cap Vert)	27/02 - 02/03
Cotonou (Benin - Bénin)	08/03 - 11/03
Boma (Kongo -Congo)	14/03 - 17/03
Luanda (Angola)	19/03 - 21/03
Monrovia (Liberia)	28/03
Banjul (Gambia)	31/03
Dakar (Senegal - Sénégal)	01/04 - 04/04
Vigo (Spanje - Espagne)	13/04 - 17/04

De F910 Wielingen ondergaat een verjongingskuur

28 februari in de namiddag: een ogenblik van intense emotie voor FKP Marc De Jonghe terwijl hij het aanmeren overzag van de Wielingen waarvan hij gedurende meer dan twee jaar de "ouwe" was; de F910 vervoegde namelijk het Kattendijkdok te Antwerpen waar hij in een droogdok een verjongingskuur zou ondergaan. De vervanging van de twee dieselmotoren en vier dynamo's, de installatie van een systeem waarbij door osmose zoutwater omgezet wordt in zoetwater en veranderingen aan de accommodatie zouden deze oude dame een tweede jeugd moeten bezorgen.

Na een campagne van drie maanden, waarvan twee in het kader van de NAVO-operatie "Active Endeavour", heeft de bemanning moeite noch kosten bespaard om het schip klaar te maken voor een verblijf van acht maanden in het droogdok. Alles, of toch bijna, werd verwijderd. Het 100mm kanon, de torpedolanceerinstallatie en de Exocetraketten werden weggenomen in Brest terwijl de boordelektronica, de radarschermen en de munitie in Zeebrugge werden opgeslagen.

Op 1 maart werd de F910 officieel overgedragen aan de firma SKB. Zij heeft inderdaad de zware opdracht gekregen voor de verbouwing, zoals zij dat reeds deed met de "sisters ships" (Wandelaar en Westdiep). Over acht maanden zal een verjongde Wielingen terug het ruime sop kiezen om na een testfase opnieuw operationeel te worden.

Op deze 28 februari was niet alleen de bevelhebber weemoedig gestemd; de tweeënveertig bemanningsleden –waaronder vier reserveofficieren– namen afscheid van een grote familie, die van de F910 Wielingen.

Le F910 Wielingen va faire peau neuve

Moment d'intense émotion pour le CPF Marc De Jonghe. Ce 28 février en fin d'après-midi, il supervisait l'amarrage du Wielingen, dont il fut le «pacha» pendant plus de deux ans; le F910 rejoignait le Kattendijkdok à Anvers pour une mise en cale sèche en vue d'une cure de rajeunissement. Le remplacement des deux moteurs diesel et des quatre génératrices, l'installation d'un système à osmose (produisant de l'eau potable à partir de l'eau de mer) et des modifications des commodités du bord devraient donner une seconde jeunesse à la vieille dame.

Après une campagne de trois mois en mer, dont deux dans le cadre de l'opération de l'OTAN «Active Endeavour», l'équipage a mis les bouchées doubles pour préparer le navire à huit mois de cale sèche. Tout, ou presque, a été vidé. Le canon de 100mm, les lances-torpilles et les missiles Exocet ont été retirés à Brest alors que l'électronique de bord, les écrans radars, les munitions et le matériel commun furent entreposés à Zeebruges.

Le 1er mars le F910 était officiellement remis à la firme SKB. Celle-ci effectuera le lourd travail de transformation, comme elle l'a fait pour les «sisters ships» (Wandelaar et Westdiep). Dans huit mois, un Wielingen rajeuni reprendra la mer pour commencer une phase de tests avant de devenir à nouveau opérationnel.

Ce 28 février, il n'y avait pas que le commandant à avoir du vague à l'âme; les quarante-deux membres d'équipage –dont quatre officiers de réserve– qui accompagnaient le navire, quittaient une grande famille, celle du F910 Wielingen.

Info: www.mil.be/navycomp



Bevelsoverdrachten - Remises de commandements

Nieuwe directeur bij Eguermin

Op 17 december werd Fregatkapitein E. Vanden Haute tot nieuwe directeur van Eguermin aangesteld door Generaal-majoor F. Vandingenen. Commandant Vanden Haute vervangt de Nederlandse Kapitein-ter-zee C.W. Tempelaars die reeds drie jaar aan het hoofd stond van de Belgisch-Nederlandse mijnenbestrijdingsschool. De bevelhebber van de Nederlandse Marine, Vice-admiraal J. Van Der Aa, was speciaal naar Oostende gekomen om de overdracht bij te wonen. Merkwaardig feit: op diezelfde dag aanvaardde de stad Oostende het peterschap van Eguermin, ceremonie die vereerd werd met de aanwezigheid van de heer burgemeester J. Vandecasteele, die aldus de "osmose" tussen de stad en de Marine wenste te concretiseren.



V.l.n.r.: Kapitein-ter-zee C.W. Tempelaars, Generaal-majoor Vandingenen en Fregatkapitein Vanden Haute.

De g. à dr.: le Capitaine de vaisseau C.W. Tempelaars, le Général-major Vandingenen et le Capitaine de frégate Vanden Haute.

Nouveau directeur pour Eguermin

Le 17 décembre le Général-major F. Vandingenen a nommé le Capitaine de frégate E. Vanden Haute nouveau commandant d'Eguermin. Le commandant Vanden Haute remplace le Capitaine de vaisseau hollandais C.W. Tempelaars qui était à la tête de l'école belgo-néerlandaise de la guerre des mines depuis trois ans. Le Commandant de la Marine néerlandaise, le Vice-amiral J. Van Der Aa, avait fait le déplacement pour assister à cette cérémonie. Fait marquant de cette journée: l'acceptation du parrainage d'Eguermin par la ville d'Ostende; un parrainage rehaussé par la présence de son bourgmestre, Monsieur J. Vandecasteele, qui avait tenu à concrétiser cette "osmose" entre la ville d'Ostende et la Marine.

M917 Crocus

Op dinsdag 21 december werd 1LV Ralf Otto de nieuwe commandant van de mijnenjager Crocus, die juist een grote onderhoudsbeurt had ondergaan. De overdrachts-ceremonie, voorgezeten door ADF W. Goethals, vond plaats op de Marinebasis te Zeebrugge.

M917 Crocus

Le mardi 21 décembre le 1LV Ralf Otto est devenu le nouveau commandant du chasseur de mines Crocus, juste sorti d'un grand entretien. La cérémonie d'investiture, présidée par l'ADF W. Goethals, se tenait à la base navale de Zeebrugge.



V.l.n.r.: KPZ E. Verbrugghe (CEM), 1LV R. Otto en ADF W. Goethals.
Rechtsonder: de aanstelling.

Photo/Foto:
www.mil.be/navycomp

D.g.à dr.: CPV E. Verbrugghe (CEM), le 1LV R. Otto et l'ADF W. Goethals.
Encart à droite: la désignation.

M921 Lobelia

Op 13 januari ging het bevel van de mijnenjager Lobelia over van 1LZ Tanguy Botman naar 1LZ Léon Schepens. De ceremonie greep plaats in de Marinebasis te Zeebrugge.

ADF Goethals (links) stelt 1LZ Schepens aan als nieuwe bevelhebber van de Lobelia.

Foto/Photo:
www.mil.be/navycomp



Le commandement du chasseur de mines Lobelia est passé le 13 janvier des mains du 1LZ Tanguy Botman au 1LZ Léon Schepens. La cérémonie avait pour cadre la Base Navale de Zeebruges.

L'ADF Goethals (à gauche) investit le 1LV Schepens dans sa nouvelle fonction de commandant du Lobelia.

Een nieuwe baas aan het hoofd van de Dienst Publieke Relaties van de Marine

Op 18 januari droeg Fregatkapitein Philippe Cornez zijn functie van Commandant van Navsupport, die hij sedert meer dan drie jaar uitoefende, over aan Fregatkapitein Marc De Jonghe. Deze laatste wordt aldus de nieuwe kwartiercommandant en verantwoordelijke voor de Open Deur Dagen op de marinebasis te Zeebrugge (International Open Door Days).

Commandant Cornez komt van zijn kant aan het hoofd te staan van de dienst Publieke Relaties (Delcom IPR) ter vervanging van Fregatkapitein Maryse Van Bussel en Luitenant-ter-zee 1ste klasse Micheline Porta. Deze laatste bekleedde gedurende enkele maanden deze functie ad interim en wordt nu Tweede in bevel van de PR Marine.



De nieuwe DirNavsupport tekent het gulden boek, omringd door ADF Goethals en FKP Cornez.

Le nouveau DirNavsupport signe le livre d'or, entouré de l'ADF Goethals et du CPF Cornez.

Un nouveau patron à la tête du Service des Relations Publiques de la Marine

Le 18 janvier, le Capitaine de frégate Philippe Cornez a remis sa fonction de Commandant de Navsupport, poste qu'il occupait depuis plus de trois ans, au Capitaine de frégate Marc De Jonghe. Ce dernier devient ainsi le nouveau commandant de quartier et responsable des Journées Portes Ouvertes de la Base Navale de Zeebruges (International Open Door Days).

Le Commandant Cornez a donc repris le flambeau du Service des Relations Publiques (Delcom IPR) et remplace à ce poste le Capitaine de frégate Maryse Van Bussel et le Lieutenant de vaisseau de 1ère classe Micheline Porta. Cette dernière exerça l'intérim pendant quelques mois et est à présent Commandant en second de la branche PR Marine.



Photos/foto's: www.mil.be/navycomp

De g. à dr.: le CPV E. Verbrugghe (CEM), le CPF Ph. Cornez, le CPF M. De Jonghe et l'ADF W. Goethals.

V.l.n.r.: KTZ E. Verbrugghe (CEM), FKP Ph. Cornez, FKP M. De Jonghe en ADF W. Goethals.

M915 Aster

1LZ Marino De Meester heeft het roer van de mijnenjager Aster overgenomen van 1LV Pierre-Yves Rosoux. De overdrachtsceremonie had plaats op 7 februari jl. op de Marinebasis te Zeebrugge.

A bord du chasseur de mines Aster le 1LZ Marino De Meester a repris la barre au 1LV Pierre-Yves Rosoux. La cérémonie d'investiture se déroula le 7 février dernier à la Base Navale de Zeebruges.

ADF Goethals (links) stelt 1LZ De Meester aan als nieuwe bevelhebber van de Aster.

L'ADF Goethals (à gauche) investit le 1LZ De Meester comme nouveau commandant de l'Aster.

Photo/Foto: www.mil.be/navycomp



Info en/et foto/photo: www.mil.be/navycomp



Luitenant-generaal Van den put aan het hoofd van de tafel, samen met de gezagsdragers van de Marine.

Le Lieutenant Général Van den put en bout de table, entouré des autorités de la Marine

Le Lieutenant Général Van den put rend visite à la Marine

Le 4 février dernier le Lieutenant Général Van den put (qui deviendra en avril Chef de la Maison Militaire du Roi) a visité la base navale de Zeebruges. Après un exposé par l'amiral Goethals, la visite se prolongea par un tour dans la base avec arrêt à l'ascenseur à navires. La journée se clôtura par un lunch.

Luitenant-Generaal Van den put brengt bezoek aan Marinecomponent

Op 4 februari jl. bracht Luitenant-generaal Van den put (die in april Hoofd van het Militair Huis van de Koning wordt) een bezoek aan de Marinebasis in Zeebrugge. Na een briefing door admiraal Goethals volgde een rondrit door de basis met een bezoek aan de scheepslift. Het geheel werd afgesloten met een lunch.

Nieuwjaarsreceptie

Op vrijdag 21 januari was er de jaarlijkse nieuwjaarsreceptie van NAVDETANT te Antwerpen. Dit jaar was het wel een beetje speciaal, gezien het de laatste maal was dat dit gebeuren kon doorgaan in de salons van de Mess Antigoon. In de loop van 2005 wordt de Mess inderdaad gesloten en krijgen alle andere diensten die ter plaatse gevestigd zijn een ander onderkomen. NAVDETANT zal echter niet verdwijnen maar wel verhuizen naar het Provinciecommando op de Belgiëlei, waar lokalen ter beschikking zullen komen. Het is immers een "must" dat de Marine aanwezig blijft in Antwerpen en dit natuurlijk zo dicht mogelijk bij de Antwerpse haven.

Ter gelegenheid van deze receptie waren er niet minder dan vier admiraals aanwezig; dit konden we natuurlijk niet onopgemerkt laten voorbij gaan en we hebben dan ook van de gelegenheid gebruik (of misbruik) gemaakt om dit op foto vast te leggen

Réception de Nouvel An

La réception du Nouvel An à NAVDETANT à Anvers, le vendredi 21 janvier, avait un caractère un peu spécial, du fait que ce fut la dernière fois que cette réception eut lieu dans les salons du Mess Antigoon. Le mess sera en effet définitivement fermé dans le courant de 2005 et tous les autres services établis sur place devront déménager. Bien entendu NAVDETANT ne disparaîtra pas; il déménagera vers le Commandement provincial sis à la Belgiëlei, où des locaux seront mis à sa disposition. Il est en effet impératif que la Marine soit présente à Anvers et ce aussi près que possible du port.

Pas moins de quatre amiraux assistèrent à cette réception; il nous semblait que cela ne pouvait pas passer inaperçu et nous n'avons pu résister à la tentation d'en faire une photo.

Photos/foto's: Navdetant



V.l.n.r./de g. à dr: ADM Goethals, VAM Hellemans, FKP/CPF Van den Bulck (comnavdetant), ADM Rosiers et ADM Ectors.



P. Van den Bulck, P. Michilsens (délégué des militaires de réserve de la Marine), Mme Michilsens, W. Goethals, M. Hellemans, Mme R. Smet, J. Rosiers, M. Ectors, R. Smet (président du comité du Jour des Marins).

P. Van den Bulck, P. Michilsens (afgevaardigde van de Marine res.militairen), Mevr. Michilsens, W. Goethals, M. Hellemans, Mevr. R. Smet, J. Rosiers, M. Ectors, R. Smet (voorzitter van het comité vd. Dag der Zeelieden)

Sint Patricksday

Traditioneel is er op 17 maart (St.Patricksday) een drink bij NAVDETANT. Dit jaar had niemand minder dan de burgemeester van Antwerpen, de heer Patrick Janssens, erop gestaan om aanwezig te zijn. Nogmaals een bewijs hoe de Antwerpse politieke wereld de Marine aanwezigheid te Antwerpen weet te waarderen.

Op de foto's zien we de burgemeester van Antwerpen Patrick Janssens samen met Patrick Van den Bulck, Comnavdetant.



La Fête de Saint-Patrick

Fidèle à la tradition NAVDETANT a offert un drink le 17 mars, à l'occasion de la fête de St-Patrick. Cette année le bourgmestre d'Anvers, Monsieur Patrick Janssens, avait tenu à être présent. Une preuve de plus de l'importance que le monde politique anversoise accorde à la présence de la Marine à Anvers.

Sur les photos nous voyons Monsieur Patrick Janssens en compagnie de Patrick Van den Bulck, Comnavdetant.



Photos/Foto's: Navdetant

De kazerne Bootsman Jonsen wordt gedeeltelijk gesloopt

De gemeenteraad van de stad Oostende heeft een intentieverklaring ondertekend voor de aankoop van een gedeelte van de kazerne Bootsman Jonsen; de stad wacht nu op het evaluatieverslag van het aankoopcomité. Het gaat hier om 20.000 m² die zullen gesloopt worden om plaats te maken voor woningen. Bedoeling van de stad is jonge gezinnen aan te zetten om in Oostende te komen wonen.

De mijnenbestrijdingsschool en de officiersmess (een geklasseerd gebouw) komen niet in aanmerking, evenmin als de voormalige paragrond en de aangrenzende blokken. De sloop van de andere blokken gebeurt in drie fasen van juli 2005 tot juli 2007. De diensten die deze blokken betrekken zoals o.m. de muziekkapel van de Marine, Neptunus, de infirmerie en de eenheid (Mad, BC, secretariaat...) verhuizen naar delen die eigendom blijven van Defensie.

De stad heeft eveneens het voormalig militair hospitaal aangekocht voor de som van 4 miljoen euro; 60 appartementen, 40 lofts en 140 eengezinswoningen zullen er gebouwd worden.

La caserne Bootsman Jonsen sera en partie démolie

Le conseil communal de la ville d'Ostende a signé une déclaration d'intention d'achat d'une partie de la Caserne Bootsman Jonsen; la ville attend maintenant le rapport d'évaluation du comité d'achat. Il s'agit de 20.000 m² qui seront démolis pour faire place à des logements. Le but recherché par la ville est d'attirer de jeunes familles à Ostende.

L'école de guerre des mines et le mess officiers (un bâtiment classé) ne sont pas concernés, de même que l'ancien paragrond et les blocs attenants. La démolition des autres blocs se fera en trois phases de juillet 2005 à juillet 2007. Les services occupant ces blocs, dont la Musique de la Marine, Neptunus, l'infirmerie et l'unité (Mad, BC, secrétariat...), devront donc déménager dans les parties restant propriété de la Défense.

La ville a également racheté l'ancien hôpital militaire pour un montant de 4 millions d'euros; 60 appartements, 20 lofts et 140 maisons unifamiliales viendront fleurir le domaine.

Neptunus op bezoek bij zijn oprichter

Op 24 november jl. vergaderde de Raad van beheer van Neptunus in het Pater Damiaancentrum te Tremelo. Bedoeling was niet alleen er de driemaandelijke vergadering te houden maar ook en vooral er zijn oprichter, Fregatkapitein b.d. Paul Van Paepegthem, te ontmoeten.



Het was te Oostende, in de kazerne Bootsman Jonsen, dat Paul Van Paepegthem uw tijdschrift Neptunus oprichtte en op 11 januari 1952 het eerste nummer verscheen. 's Avonds sloot hij zich op in zijn kamer om artikels te typen; hij schreef het voorwoord en ook het kruiswoordraadsel was van zijn hand. Het toenmalige redactiecomité bestond uit Luitenant-ter-zee 1e kl. Van Schoonbeek, Vaandrig-ter-zee Hutereau, Kapitein Malaisse en vanzelfsprekend Aspirant Paul Van Paepegthem himself. Onze oprichter is de laatste overlevende van deze pionierstijd die dateert van 53 jaar geleden.

Hij was de derde zoon van een gezin van vijf jongens (waarvan er drie overleden zijn); zijn vader was postbode te Hofstade en zijn moeder werkster. Hijzelf trad in 1959 in het huwelijk met een Franse zangeres, verbonden aan de Opéra de Paris, die helaas in juli jl. overleden is.

Net zoals onze beheerder KTZ e.r. Van Damme maakte hij deel uit van de 50ste promotie van de Hogere Zeevaartschool waar hij met onderscheiding het diploma van officier op de grote vaart haalde. Op 31 december 1951 trad hij in actieve dienst bij de Zeemacht en volgde er de cursus aspirant op de grote vaart en de "Long Tas Cours-Anti-submarine". Gedurende vijf jaar maakte hij carrière bij de Zeemacht en scheepte hij in aan boord van de F901 Lecointe, het Rijnflottielje en de A957 Kamina. Tussen die vaarperiodes door verbleef hij voor korte periodes in de kazerne Bootsman Jonsen waar hij van de gelegenheid gebruik maakte om Neptunus op te richten. Op 1 februari 1957 verliet met de graad van Vaandrig-ter-zee de Zeemacht voor de Sabena; maar als reserveofficier miste hij geen enkele oproeping en werd uiteindelijk fregatkapitein in het reservekader.

Neptunus rencontre son fondateur

Le 24 novembre dernier le Conseil d'administration de Neptunus s'était donné rendez-vous au Centre Pater Damiaan de Tremelo. Le but était non seulement d'y tenir son conseil d'administration trimestriel mais également et surtout d'y rencontrer son fondateur, le Capitaine de frégate e.r. Paul Van Paepegthem.

C'est à Ostende, à la caserne Bootsman Jonsen, que Paul Van Paepegthem a créé Neptunus, votre revue, dont le premier numéro fut publié le 11 janvier 1952. A l'époque, Paul s'enfermait le soir dans sa chambre pour taper les articles; il écrivait notamment l'éditorial et les mots-croisés en fin de revue. Le comité de rédaction de l'époque se composait du Lieutenant de vaisseau 1ère cl. Van Schoonbeek, de l'Enseigne de vaisseau Hutereau, du Capitaine Malaisse et, bien entendu, de l'Aspirant Paul Van Paepegthem. Notre fondateur est le dernier encore en vie de cette époque qui dure depuis maintenant 53 ans.

Ce 3ème fils d'une famille de cinq garçons (dont trois sont décédés) avait un père facteur à Hofstade et une mère femme de ménage. Il était marié depuis 1959 à une française, chanteuse à l'Opéra de Paris, qui est hélas décédée en juillet dernier.



Tout comme notre administrateur le CPV e.r. Van Damme, il faisait partie de la 50ème promotion de l'Ecole supérieure de navigation, où il obtint avec distinction le diplôme d'officier au long cours. Entré en service actif à la Force Navale le 31 décembre 1951, il a suivi les cours d'aspirant au long cours et le "Long Tas Course-Anti-submarine". Il passa cinq années en tant qu'officier de carrière à la Force Navale et navigua sur le F901 Lecointe, à l'Escadrille du Rhin et à bord du A957 Kamina. Ces embarquements furent ponctués de courtes pauses à la caserne Bootsman Jonsen, périodes qu'il a mises à profit afin de fonder votre revue. Il quitta la Force Navale le 1er février 1957 comme Enseigne de vaisseau pour rejoindre la Sabena, mais il continuera à effectuer ses rappels pour devenir capitaine de frégate dans la réserve.

Beheerder van Neptunus gaat met pensioen

Op vrijdag 18 november jl. vierde 1ste Kwartiermeester-chef Michelle Decoster, geboren te Doornik op 3 februari 1949 en in dienst bij de Zeemacht sedert 1976, haar pensionering; te dien einde had zij vriendinnen en vrienden uitgenodigd in de Marineclub. Het was een prettig weerzien van oud-bekenden en er werden afspraken gemaakt om mekaar terug te zien in de Marineclub. De verantwoordelijken van de Club juichen dat initiatief toe want naar hun mening schitteren de Damars er door hun afwezigheid.

Alhoewel ze de Marine verlaat staat Michelle erop contact te houden met haar voormalige collega's Damars en ze hoopt ze terug te zien op de festiviteiten die in 2005 zullen plaatshebben ter gelegenheid van de 30ste verjaardag van de "intrede" van de Damars bij de Zeemacht. Onze dank, Michelle, voor dit initiatief dat ertoe zal bijdragen om de banden aan te halen tussen alle Marinemensen, vrouwen zowel als mannen.

Uiteraard zal Michelle, zelfs nu ze met pensioen is, haar mandaat als beheerder van Neptunus blijven uitoefenen.



Neptunus en zijn grot van Ali Baba

Sinds de openstelling van ons archief in juli 2003 hebben onze twee vrijwillige conservators, Henry Drago en Philippe Sandras, reeds 83 bezoeken en schriftelijke vragen ontvangen van diverse personen, verenigingen en van de Marine. Sommigen komen zelfs elke woensdagnamiddag ter plaatse ons archief consulteren. Te noteren dat wij nauw samenwerken met de Sectie Marine van het Legermuseum. Ook kunnen onze lezers, maar dan uitsluitend in onze kantoren, de complete collectie sedert 1952 van Neptunus raadplegen.

Maar ten einde onze voorraad aan te vullen zijn wij op zoek naar de nrs 1, 2 en 4 van 1964, de nrs 3 en 4 van 1965, de nrs 2, 3 en 4 van 1966, de nrs 1, 3, 4 en 5 van 1967, de nrs 1, 2 en 4 van 1968, nr 137 van 1971 evenals de volgende nummers: 144, 152, 153, 157, 160, 194, 197, 198, 199, 202, 246 en 247.

Départ à la pension d'un Administrateur de Neptunus

Le vendredi 18 novembre dernier, le 1^{er} Quartier-maître chef Michelle Decoster, née à Tournai le 3 février 1949 et entrée à la Force navale en 1976, avait réuni ses amies et amis au Marineclub pour fêter son départ. Ce fut une fête remplie de retrouvailles et de futurs rendez-vous au Marineclub ont été pris. Les responsables du Marineclub approuvent cette initiative car il paraît que les Damars s'y montrent peu.



Bien qu'elle quitte la Marine, Michelle tient à garder contact avec ses anciennes collègues Damars, qu'elle espère retrouver lors d'une fête qui prendra place en 2005 à l'occasion du 30^{ème} anniversaire de l'arrivée des Damars à la Force Navale. Merci donc à Michelle pour cette initiative qui va resserrer les liens entre les marins que nous sommes, hommes ou femmes.

Bien sûr, même pensionnée, Michelle continuera à assumer son mandat d'administrateur de Neptunus.

Texte et photo/Tekst en foto: Philippe Sandras

Neptunus et sa caverne d'Ali Baba

Depuis le démarrage de la consultation de nos archives en juillet 2003, nos deux conservateurs bénévoles, Henry Drago et Philippe Sandras, ont déjà reçu 83 visites et demandes émanant de personnes différentes, d'associations ou de la Marine. Certains viennent même consulter sur place nos archives tous les mercredis après-midi. A noter que nous travaillons en étroite collaboration avec la Section Marine du Musée de l'Armée. Nous proposons également à nos lecteurs, en consultation uniquement en nos bureaux, la collection complète de Neptunus depuis 1952.

Cependant, pour compléter nos réserves, nous recherchons les n° 1, 2 et 4 de 1964, les n° 3 et 4 de 1965, les n° 2, 3 et 4 de 1966, les n° 1, 3, 4 et 5 de 1967, les n° 1, 2 et 4 de 1968, le n° 137 de 1971 ainsi que les numéros suivants: 144, 152, 153, 157, 160, 194, 197, 198, 199, 202, 246 et 247.

Samenkomst in "De Ram" te Scherpenheuvel

Na een zoektocht van meer dan twee jaar zijn we erin geslaagd om eenenvijftig ZM-FN veteranen van 1950-1955 te lokaliseren. Jammer genoeg zijn er reeds zeven overleden en vijf anderen konden niet aanwezig zijn.

Een team van drie mensen startte op 3 januari de administratieve molen voor een reünie. Op 13 februari was het dan zover: de bijeenkomst zou plaats hebben in Scherpenheuvel bij "ons lievrake" in huis "De Ram". Ze begon met de herdenking van de overleden veteranen waarvoor een minuut stilte werd in acht genomen. Vervolgens werd iedere aanwezige op gepaste wijze met een satirisch-komische noot in herinnering gebracht. Er heerste een gezellige sfeer met uiteraard heel wat aandacht voor de inwendige mens. Ook de vergezellende dames hebben zich hartelijk geamuseerd, al waren ze meer voor "ons lievrake" gekomen biechtten ze achteraf eerlijk op. Een rondvraag leerde ons snel dat een dergelijk samenzijn zeker voor herhaling vatbaar was.

Onze welgemeende dank aan de dienst Imago/Publieke Relaties van de Marine en Navy Doc van het Legermuseum, aan Mevrouw Peggy Heylen en haar zoon Kristoff die fungeerden als koeriers, alsook aan de patron van "De Ram".



Mevrouw/Madame Lea Hebbrecht.



Judith et / en Albert De Meulenaere

Rendez-vous à l'auberge "De Ram" à Scherpenheuvel

Après deux années de recherches nous avons réussi à localiser cinquante et un vétérans ZM-FN des années 1950-1955. Hélas, sept d'entre eux sont décédés et cinq autres durent donner forfait.

Un groupe de trois personnes se chargea dès le 3 janvier des formalités administratives en vue d'une réunion. En un minimum de temps date et lieu du rendez-vous furent fixés: le 13 février à l'auberge "De Ram" à Scherpenheuvel, à proximité de la Sainte-Vierge. La rencontre débuta par une évocation des vétérans décédés, à la mémoire desquels une minute de silence fut observée. Ensuite chaque invité eut droit à quelques commentaires satiriques et comiques. Tout se passa dans une atmosphère agréable et bien entendu le buffet bien garni connut, comme il se doit, beaucoup de succès. Les épouses présentes durent admettre qu'elles s'étaient bien amusées, bien que quelques-unes avouèrent qu'elles étaient également venues pour la Sainte-Vierge. Un rapide tour de table apprit qu'une telle réunion était à refaire sans faute.

Un grand merci au service Image et Relations Publiques de la Marine et au Navy Doc du Musée de l'Armée, aux "courriers" madame Peggy Heylen et son fils Kristoff, ainsi qu'au patron du "De Ram".

Pendant la signature du registre: à l'arrière Jef Van Gennip et Albert De Meulenare (tous deux ex Georges Lecointe); Jos F. Heylen (ex A. De Gerlache) donne des explications à Louis Bergen pendant qu'Eugeen Veulemans attend son tour.



Tijdens het naamtekenen: achteraan Jef Van Gennip en Albert De Meulenare (beide ex Georges Lecointe) Jos F. Heylen (ex A. De Gerlache) geeft toelichting aan Louis Bergen terwijl Eugeen Veulemans op zijn beurt wacht.

Narcis brengt mijn tot ontploffing

Op 3 februari duidde de commandant van de "Standing NATO Response Force Mine Counter Measure Group 1" speciaal de BNS Narcis aan om een mijn-explosiedemonstratie uit te voeren voor alle schepen die aan het Deense manoeuvre (DA SQUADDEX 05-05 van 31 jan tot 4 feb) deelnamen. In totaal hebben veertien NAVO-schepen deze demonstratie, hoofdpdracht van de "Nato Response Force", bijgewoond, nl. SNMCMGP1 (HNOMS Vidar, HMS Pembroke, HNLMS Urk, HNOMS Alta, FGS Dillingen, BNS Narcis), een Poolse fregat evenals een Deense task group bestaande uit het commandoplatform HDMS Thetis, 5 fregatten en 3 mijnenbestrijdingsvaartuigen. Aan boord van de Deense schepen bevonden zich een honderdtal studenten van de marineacademie. De grondmijn bevatte 850 kg TNT en lag op een diepte van 20 meter. Na de mijn met behulp van de sonar te hebben gelokaliseerd, bracht een team duikers explosieve ladingen aan op de grondmijn. Om 16.47 u. lokale tijd werd de mijn tot ontploffing gebracht.



Info en foto / info et photo: www.mil.be/navycomp

Le Narcis fait exploser une mine

Parmi tous les navires de guerre participant à un exercice danois (DA SQUADDEX 05-05 du 31 janvier au 4 février), le BNS Narcis fut désigné le 3 février par le commandant du "Standing NATO Response Force Mine Counter Measure Group 1", pour démontrer son savoir-faire dans l'explosion d'une mine. Quatorze navires de l'OTAN assistèrent à cette démonstration, mission principale du groupe "Nato Response Force": le SNMCMGP1 (HNOMS Vidar, HMS Pembroke, HNLMS Urk, HNOMS Alta, FGS Dillingen, BNS Narcis), une frégate polonaise ainsi qu'un taskgroup danois (HDMS Thetis, 5 frégates et 3 navires MCM). A bord des bâtiments danois, une centaine d'élèves de l'académie navale étaient embarqués. La mine ancrée contenait 850 Kg de TNT et se trouvait par 20 m de fond. Après la localisation de la mine à l'aide du sonar, une équipe de plongeurs fut envoyée afin de poser des charges explosives sur la mine ancrée; à 16h47, temps local, la mine explosa.

MTL (Motor Tug Launch) 551 is terecht

Eens de Scheldemonding vrijgemaakt werden de nodige uitrusting en levensmiddelen voor het leger en voor de bevolking in Antwerpen en Gent gelost door geallieerde vrachtschepen. De "Inland Waterways Transportation"-afdeling van het Amerikaanse leger ging onmiddellijk op zoek naar binnenschippers om die ladingen over te slaan van zeeschepen op lichters. Met die bedoeling werden een twaalfstal motorboten van het type MTL toegewezen aan deze dienst. Ze voeren onder Amerikaanse vlag, waren 12 meter lang en uitgerust met een 120 pk benzine- of dieselmotor; ze beschikten tevens over comfortabele accommodatie voor drie personen. Aan boord van elk van deze boten bevond zich een Belgische verbindingsman die de Amerikaanse bemanning moest bijstaan bij hun contacten met de Belgische schippers en bevolking. Toen de "Inland Waterways" verplaatst werden naar de Rijn werden de MTLs verzameld bij OMA, een opslagplaats van de geallieerde strijdkrachten op de linkeroever van de Schelde in Antwerpen. Vanuit dat depot werden tijdens de zomer van 1948 twee

On a retrouvé le MTL (Motor Tug Launch) 551

Dès la libération des bouches de l'Escaut, les navires des flottes marchandes alliées débarquèrent à Anvers et à Gand les équipements et vivres nécessaires aux armées et aux populations. L' "Inland Waterways Transportation" de l'armée américaine organisa une patrouille fluviale destinée à battre le rappel des bateliers dans le but de transborder ce tonnage des navires de mer sur des bateaux fluviaux. C'est ainsi qu'une douzaine de vedettes à moteur du type MTL (Motor Tug Launch) furent affectées à ce service. C'étaient de petites coques de 12 mètres, munies de moteur à essence ou diesel de 120CV et d'un logement où trois personnes pouvaient vivre confortablement. A bord de chaque bateau, battant pavillon américain, se trouvait un agent de liaison belge afin d'aider les équipages américains dans leurs rapports avec les bateliers et la population belge. Lorsque les services américains des «Inland Waterways» déménagèrent vers le Rhin, les MTLs se retrouvèrent à OMA, un dépôt des armées alliées sur la rive gauche de l'Escaut à Anvers. Et c'est de là que deux d'entre eux, les

InfoMarine

MTLs, de nrs 546 en 551, naar Zeebrugge gesleept door de MMS M187 en de M193, onder bevel van VTZ Schlim en VTZ Deschutter. Zij vervoegden er de pas opgerichte Zeemacht en werden ingezet voor het ruimen van antilandingsmijnen. Beide sleepers veegden er gezamenlijk de zogenaamde Duitse Katieminen in ondiep water; hun werkterrein was een mijneveld dat loodrecht lag op de havendam van Zeebrugge.

De MTL 551 werd buiten dienst gesteld op 1 januari 1958 en overgedragen aan het Bestuur der Domeinen. In september 2003, op het ogenblik van zijn verkoop, bevond hij zich in zeer slechte toestand in de jachthaven van Kampenhout. De maand daarop werd hij naar Ittre gesleept en in november startten de herstellingswerken; in juni 2004 was de buitenkant volledig afgewerkt. Tijdens de herstelling ontdekte de nieuwe eigenaar het rompnummer, wat hem noopte contact op te nemen met Neptunus. De MTL 551 bevindt zich voor het ogenblik stroomafwaarts van de sluis te Ittre en zal weldra varen als plezierjacht.

MTL 546 et 551, seront remorqués l'été de 1948 vers Zeebruges par les MMS M187 et M193 sous le commandement des EDV Schlim et Deschutter. Rejoignant la toute jeune Force Navale, ils serviront au service de destruction des mines anti-débarquement. Ces deux remorqueurs draguaient en couple les mines allemandes à faible immersion, appelées Katieminen; ils opéraient dans un champ de mines perpendiculaire au môle de Zeebruges.

Le MTL 551 sera déclassé le 1er janvier 1958 et passera à l'administration des Domaines.

Il se trouvait en très mauvais état au port de plaisance de Kampenhout lorsqu'il fut racheté en septembre 2003. Ramené en octobre à Ittre, les travaux de restauration débutèrent en novembre et l'extérieur fut terminé en juin 2004. C'est en faisant ce travail de restauration que le nouveau propriétaire découvrit le numéro coque et se mit en contact avec Neptunus. Le MTL 551 est actuellement basé en aval de l'écluse d'Ittre et naviguera comme bateau de plaisance.

Foto/photo: J.-C. Vanbostal



Hierboven de MTL 551 in 1950.

Ci-dessus le MTL 551 en 1950.



Le MTL 551 avant (en blanc) et après (en gris) les travaux.

De MTL 551 vóór (wit) en na (grijs) de herstelling.

Photos/foto's: P. Degraeve

De huidige eigenaar is / Son actuel propriétaire:

Patrick Degraeve, 166, Rue de Samme, 1460 Ittre

Tel 0475/812202

E-mail: pdegraeve@met.wallonie.be

Het zou hem verheugen mochten voormalige bemanningsleden hem inlichtingen kunnen verstrekken betreffende de motoren, evenals foto's, anekdoten enz.

Il serait très heureux d'obtenir d'anciens ayant navigué sur ce remorqueur des informations complémentaires (spécificité des moteurs, photos, anecdotes...).

Langeafstandswedloop Oostende-Zeebrugge

Te gelegenheid van de 40ste verjaardag van Eguermin en de 45ste verjaardag van de Belgisch-Nederlandse samenwerking zal een wedloop plaatsvinden tussen Oostende en Zeebrugge. Deze sportmanifestatie zal gepaard gaan met een actie ten voordele van de Vlaamse Liga tegen Kanker. Het startsein wordt gegeven op 25 mei te 10u30 in de Marinebasis te Zeebrugge; de deelnemers zullen groepsgewijze vertrekken tegen een gemiddelde snelheid van 10km/u.

Course de longue durée Ostende-Zeebruges

A l'occasion du 40ème anniversaire d'Eguermin et du 45ème anniversaire de la collaboration belgo-néerlandaise, une course à pied aura lieu entre Zeebruges et Ostende. Cet événement sera couplé à une action de la ligue flamande de lutte contre le cancer. Le départ sera donné à la Base navale de Zeebruges le 25 mai à 10h30 et les coureurs s'élanceront en groupes à une vitesse moyenne de 10k/h.

Eguermin organise un tournoi de football en salle en faveur de la ligue anti-cancer

Le mardi 23 novembre le personnel de l'école binationale de lutte contre les mines, Eguermin, et de la caserne Bootsman Jonsen organisèrent, dans le cadre de l'action 'Kom op tegen kanker', un tournoi de football en salle. L'événement fut couplé à une action de sponsoring, une tombola et une vente de cartes de soutien à 1 euro. La recette récoltée par Eguermin sera intégralement versée à la ligue flamande de lutte contre le cancer. Le tournoi se déroula dans le complexe sportif 'De Spuikom' à Ostende. Les équipes participantes étaient: Eguermin (Oostende), Comopsnav (Zeebruges), 2KSOO (Zedelgem), ESK Gidsen (Lombardsijde), DGMR/SYS (Bruxelles) et KTA1 (Oostende). La finale eut lieu entre 2KSOO et KTA1; la première équipe l'emporta après penalties. A ce jour Eguermin a déjà récolté à peu près 1.000 €.



Maître d'armes chef Bob Piette (à droite) remet le trophée à l'équipe gagnante

Hoofdwapenmeester Bob Piette (rechts) overhandigt de beker aan de winnende ploeg.

Photo/Foto: www.mil.be/navycomp

Eguermin organiseert zaalvoetbaltornooi t.v.v. kankerliga

Op dinsdag 23 november organiseerde het personeel van de binationale mijnenbestrijdingsschool Eguermin en van de kazerne Bootsman Jonsen een zaalvoetbaltornooi in het kader van 'Kom Op Tegen Kanker'; deze actie ging gepaard met een tombola, verkoop van steunkaarten à 1 € en sponsoring. De opbrengst ervan zal integraal naar de Vlaamse Liga tegen Kanker gaan. Het tornooi ging door in het sportcomplex 'De Spuikom' in Oostende. Deelnemende ploegen waren: Eguermin (Oostende), Comopsnav (Zeebrugge), 2KSOO (Zedelgem), ESK Gidsen (Lombardsijde), DGMR/SYS (Brussel) en KTA 1 (Oostende). De finale werd beslecht tussen 2KSOO en KTA1; eerstgenoemde ploeg haalde het uiteindelijk middels strafschoppen. Eguermin heeft nu reeds ongeveer 1.000 € ingezameld voor de actie.

Computers
Netwerkondersteuning
3D Animaties
Webdesign



XENTRONICS

Tel : 03.774.55.76
Fax : 03.774.59.36

Adres: Langestraat 97
9150 Kruibeke

E-Mail : technical@xentronics.be
info@xentronics.be

Website : www.xentronics.be

NIEUWE SIMULATOR VOOR EGUERMIN

Eind 2006 zal EGUERMIN een nieuwe maritieme mijnenbestrijdingssimulator (NMWSIM) in dienst nemen. De gemoderniseerde Belgische en Nederlandse CMTs (CUP-CMT) zullen in zeer realistische en natuurgetrouwe omstandigheden nagebootst worden.

In 2003 maakte een NMWSIM-werkgroep een studie over de mogelijke modernisering van de NAVO-gefinancierde simulator die sinds 1994 in dienst is. Door de snelle vooruitgang van de computertechnologieën werd het echter snel duidelijk dat een dergelijke modernisering niet rendabel zou zijn. In mei 2004 diende de werkgroep dan ook een aanvraag in voor de bouw van een nieuwe simulator; een voorstel dat positief onthaald werd.

Gebaseerd op de trainingsbehoeften voor hun gemoderniseerde Tripartite-klasse mijnenjagers ontwierpen de Belgische en Nederlandse marines een blauwdruk voor de nieuwe simulator. Hieropvolgend werden deze behoeften vertaald in technische specificaties en opgestuurd naar verschillende firma's die, op hun beurt, een offerte konden indienen.

Naar aanleiding van de meest conforme prijs/kwaliteit offerte kreeg THALES Underwater Systems op 6 december 2004, het contract ter waarde van 7,7 miljoen euro toegewezen.

De Belgische en Nederlandse marines nemen elk de helft van deze kosten voor hun rekening. Doordat de simulator metertijd een internationaal karakter zal krijgen zal er een aanvraag tot tussenkomst ingediend worden bij het NAVO infrastructuurfonds.

Als hoofdcontractant staat THALES Underwater Systems in voor de architectuur, de software en

het omgevings-, sonar-, mijnen- en visuele model. Rheinmetal Defence Electronics, THALES' belangrijkste partner, is verantwoordelijk voor het hydrodynamische-, radar- en communicatie-model. De medecontractanten Atlas Elektronik en Tech Team zullen instaan voor het geïntegreerde MCM-systeem, het MMI en C² systeem.

De NMWSIM zal voornamelijk gebruikt worden voor:

- opleiding en training van studenten, in een veilige omgeving;
- gevorderde operatortraining;
- de evaluatie van nieuwe systemen;
- het bestuderen van nieuwe tactieken;
- de evaluatie van maritieme mijnenvelden.

Deze trainingen kunnen gegeven worden in klaslokaalverband, als operatortraining of in gevechtscentrale teamtraining-verband. Metertijd zal men ook nieuwe MCM-tactieken en -procedures kunnen uittesten.

De simulator bestaat uit een controlekamer voor de lesgevers, 3 cubicles, elk met 6 universele consoles, een auditorium/annex de-briefing ruimte met 50 zitplaatsen en een technische ruimte. De 3 cubicles hebben dezelfde indeling als de CO (operatiecentrale) aan boord van de gemoderniseerde Belgische en Nederlandse Tripartite-klasse mijnenjagers. Verder zijn de trainingscubicles uitgerust met commercial-off-the-shelf werkstations (COTS).

Hardware van de simulator zal bestaan uit:

- 47 network schakelkasten;
- 260 x 1 Gigabite/sec ethernet aansluitpunten;

- 164 x 100 Mb/sec ethernet aansluitpunten;
- 54 20' TFT schermen;
- 100 PCs en servers;
- 90 touch pad PCs.

Kern van de hardware is het THALES Underwater Systems' OSATIS dat gebruik maakt van commerciële hardware (COTS) gelinkt aan specifieke klantontwikkelde software.

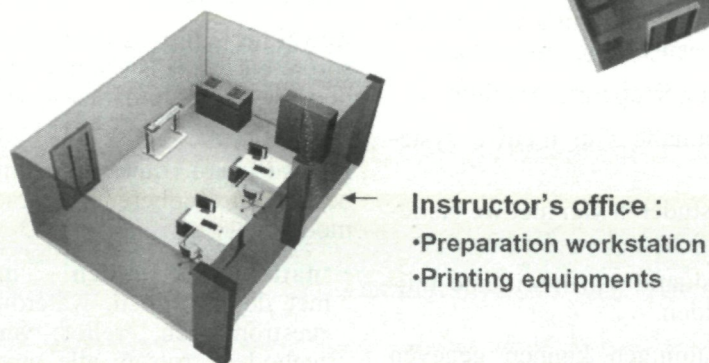
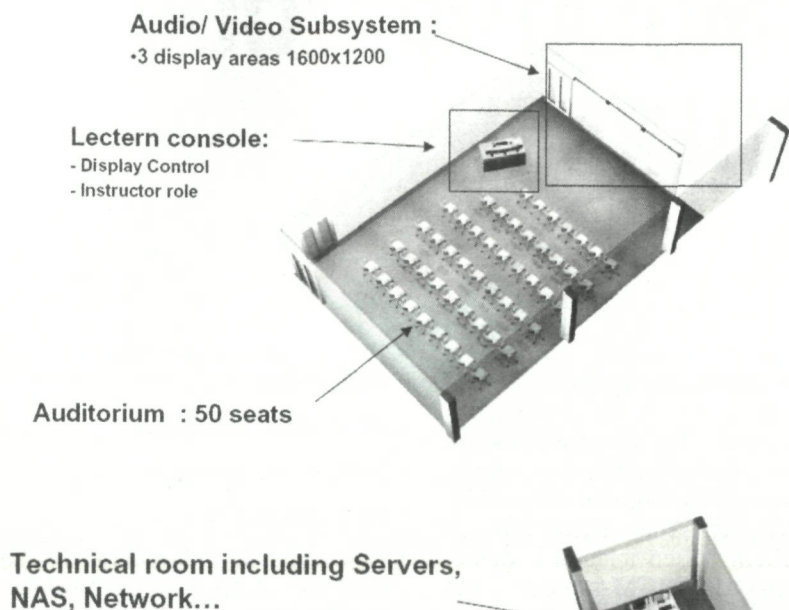
Zowel het schip als de diverse sensoren en wapensystemen worden door de computerdatabase gegenereerd.

De software van de simulator bestaat uit 3 coherente interactieve modellen:

- **'natuurlijk milieu' model:** met de kustlijnen, waterdieptes, zeestromingen, reliëf van de zeebodem, rotsen, alle ongelijke soorten objecten zoals gedumpt afval, enz.;
- **'schip' model:** simulatie van verschillende types mijnenbestrijdingsplatformen en hun specifieke karakteristieken;
- **'mijnen' model:** simuleert de interactie tussen de mijnen en de mijnenbestrijdingsplatformen.

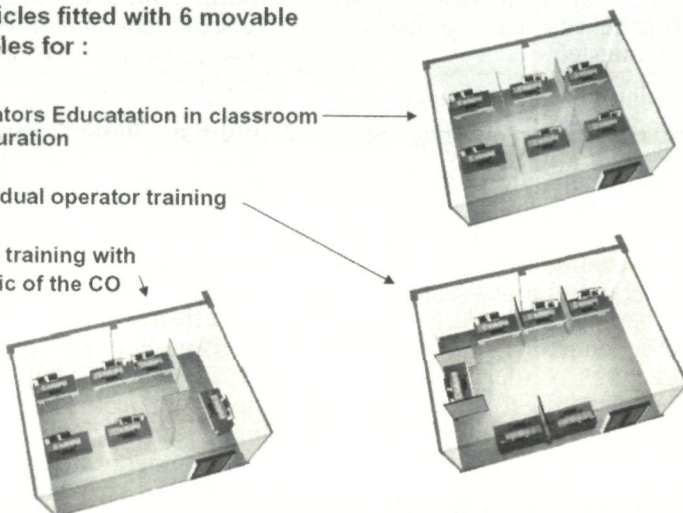
Data zoals wind, stroming, weersomstandigheden en onderwatervisibiliteit kunnen aangepast worden door de instructeur. Maar in principe zal de simulatie volledig interactief gebeuren waarbij het programma volledig interactief reageert op de inbreng van de 'studenten'. Specifieke mijnenbestrijdingsmiddelen of gebeurtenissen zullen gebeuren d.m.v. het inbrengen van de nodige parameters.

Interactieve software zal ook de geografische lokaties en werkomgevingen kunnen simuleren, bvb.



3 Cubicles fitted with 6 movable consoles for :

- operators Education in classroom configuration
- Individual operator training
- Team training with a mimic of the CO



navigatiebrug, CIC, OPS room, enz. Men zal operaties kunnen plannen of voorzien in elk deel van de wereld.

De instructeur kan zowel gestandaardiseerde als speciaal ontwikkelde oefeningen draaien. De simulator zal tevens voorzien zijn van audio-visuele opnamemogelijkheden.

In de initiële configuratie zal de NMWSIM een functionele en fysische nabootsing zijn van de gemoderniseerde Tripartite-klasse mijnenbestrijdingsschepen, met de simulatie van de sonarsystemen, radars, navigatiesystemen, C² software, mens-machine interface en voice-communicatie.

Twée van de cubicles van de NATO MWSIM zullen operationeel blijven tot in 2009, tot de laatste van de Belgische en Nederlandse CMT's gemoderniseerd zijn.

De simulator is zeer flexibel zodat in de toekomst makkelijk nieuwe applicaties kunnen toegevoegd worden. Geplande toekomstige uitbreidingen zijn o.m.:

- een modernisering van de COTS infrastructuur;
- de integratie van nieuwe IMCMS versies;
- de integratie van nieuwe C² en sonarsystemen;
- andere types NAVO-mijnenbestrijdingsschepen.

Door zijn bijzonder hoge prestaties en de uitzonderlijke mogelijkheden mag deze NMWSIM beschouwd worden als een unicum binnen de NAVO en, misschien zelfs, in de wereld.

Met dank aan:

KVK Yves DUPONT, BN - Project Officer Naval Minewarfare Simulator.

THALES Underwater Systems.

G.A.H. Toremans

A l'aube du XXI^{ème} siècle: Quelles perspectives maritimes pour la Belgique?

Fin 1994 entrait en vigueur la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer. Au terme de longues années de négociations, la communauté internationale se dotait ainsi d'un instrument unifié de gestion des espaces maritimes.

Et aujourd'hui, dix ans plus tard, quel est l'état de la politique maritime de la Belgique?

C'est pour mieux percevoir et analyser la situation que le 26 novembre dernier fut organisé à Bruxelles, à l'initiative de l'Académie Royale de Marine de Belgique, des Facultés Universitaires Catholiques de Mons, de l'Institut Royal Supérieur de Défense et de la Ligue Maritime Belge, un très intéressant colloque au cours duquel plusieurs personnalités prirent la parole pour développer devant une centaine de participants intéressés, les thèmes suivants:

- Professeur Th. Notteboom (Univ. Antwerpen): De zee, bron van economische dynamiek
- Prof. T. de Wilde d'Estmael (U.C.L. et Fucam): La mer, enjeu politique et stratégique pour la Belgique
- Prof. E. Franckx (V.U.B. et U.L.B.): Actie van de Staat op zee.

Un débat, particulièrement interactif mené par R. Smet, capitaine au long cours et Président de la LMB, permit ensuite de développer plus concrètement encore certains aspects de cette importante problé-

matique, avant que le professeur Louis le Hardÿ de Beaulieu¹ ne formule les conclusions de ce colloque en ces termes:

(...) Conclure au terme d'une si riche après-midi de débats n'est pas chose facile. Aussi voudrais-je davantage tenter de souligner quelques orientations de réflexion que ces débats m'inspirent et vous dire que l'intérêt de cette matière me semble justifier que nous poursuivions cette réflexion dans l'avenir.

Il est vraisemblable que le siècle qui s'ouvre retiendra au nombre de ses préoccupations la gestion des grands espaces: les espaces aériens, l'espace extra-atmosphérique mais aussi les espaces maritimes.

On sait que les océans couvrent environ 70 % de la surface du globe et on connaît l'importance quantitative du transport maritime qui, avec quelque 5 milliards de tonnes par an (et une croissance annuelle d'environ 5 %), touche 80 % du commerce international et prend en charge 90% du commerce extérieur de l'Union européenne².

Si on ajoute à ces constatations le fait que 80% de la population mondiale vit à moins de 200 km des côtes et –selon une étude de l'Université de Stanford³ – 37% à moins de 100 kilomètres, cette importance du phénomène maritime apparaîtra plus directement encore.



¹ Directeur de l'UFR Droit des Facultés universitaires Catholiques de Mons et Secrétaire général du Centre interuniversitaire d'Etudes Politiques Européennes, Membre de l'Académie Royale de Marine de Belgique.

² Source: Commission européenne, http://europa.eu.int/comm/transport/maritime/index_fr.htm (consult.novembre 2004).

³ Etude citée par Bernard Dujardin, «The situation of Maritime and Port Employment in Europe: an overview», Conference on the creation of a European Observatory on Maritime and Port Employment, <http://www.acem.org/observat/pages/dujardgb.htm>.

Ce qui est vrai au niveau international et européen l'est également au niveau national tant il est vrai que –selon une formule retenue dans une étude de l'École nationale d'administration française– «c'est la vitalité économique de tout un pays que peut attiser le vent de la mer».

Wat België betreft, moeten we echter zeggen dat de rol die een land op zee speelt, en het belang dat de zee voor het land heeft, uiteraard niet simpelweg kunnen afgemeten worden aan de lengte van de kustlijn van dat land. De geografische ligging speelt eveneens een centrale rol. Gelegen langs één van de drukst bevaren zeeroutes ter wereld beschikt ons land –met een hinterland tot in centraal Europa –over opportuniteiten, maar draagt het ook verantwoordelijkheden die moeten worden onderzocht.

Zoals professor Notteboom aantoonde blijkt de zee –ook vanuit economisch oogpunt en in verschillende sectoren– een ware long te zijn. De zee fungeert inderdaad als een bron van economische dynamiek zowel qua invoer- als uitvoermogelijkheden.

De aandacht die overheid, bedrijven en onderzoekers eraan moeten besteden moet in overeenstemming zijn met wat de maritieme economie niet alleen aan ons land en zijn gewesten kan opleveren, maar ook aan het verenigde en, indien mogelijk, welvarende Europa dat we willen opbouwen voor onze nakomelingen.

Onze verantwoordelijkheid terzake is groot: staat U mij toe krachtig te pleiten voor een hechtere samenwerking tussen de verschillende overheden in deze materie.

Sous l'angle politique et stratégique il convient de rappeler l'importance de la gestion de nos approches maritimes, le rôle que nous pouvons jouer dans la prévention des crises et notre capacité d'intervention à moyenne ou plus longue distance.

En ce qui concerne la gestion de nos approches maritimes, les choses ont bien changé depuis la fin de la guerre froide –Tanguy de Wilde ainsi que les amiraux Rosiers

et Goethals l'ont rappelé. Ainsi, à côté des missions traditionnelles de défense, de nouvelles préoccupations ont fait leur apparition, ou encore des préoccupations plus anciennes ont pris des apparences nouvelles.

De evolutie van ontoelaatbare praktijken zoals b.v. drug- en mensenhandel en het duurzame beheer van de zee en haar leefwereld moeten belangrijke aandachtspunten blijven: deze problematiek werd overigens reeds besproken op het colloquium dat op 25 oktober ll. werd gehouden ter gelegenheid van de viering van het twintigjarige bestaan van Belgica en zijn acties ter bescherming van de zee.

Sinds 1999 beschikt België, zoals professor Franckx er ons aan heeft herinnerd, over een wetgeving die het ons mogelijk moet maken onze internationale en Europese verplichtingen na te komen. In de praktijk zal dit enkel mogelijk zijn als onze nieuwbakken «kustwacht» in alle sereniteit op kruissnelheid komt. De positieve samenwerking van alle betrokken Belgische ministeriële departementen, alsook een versterkte samenwerking met onze bureaus, zal zulks beslist mogelijk maken. Dat alle waarnemers er de aandacht aan moeten besteden die overeenkomt met onze internationale reputatie, lijdt geen twijfel.

La prévention des crises postule une capacité de renseignement et d'action en mer. Bien sûr, la Belgique ne peut se positionner comme une puissance maritime au plan mondial, mais il faut observer l'intérêt qui est le nôtre de contribuer –dans le cadre de forces multinationales– à maintenir ouvertes et sûres les grandes lignes de communications maritimes. Même relativement modeste, cette contribution est appréciée par la communauté internationale comme un apport volontariste à une œuvre d'ensemble.

Les opérations de déminage de la fin des années '80 ou plus récemment la participation au contrôle de certains mouvements maritimes

dans des zones sensibles à moyenne ou plus longue distance ont été appréciées comme telles. Elles contribuent à asseoir la crédibilité internationale de notre pays. Il est donc réellement important que nous conservions cette capacité d'escorte en mer. Ce dossier méritera l'attention des décideurs et des observateurs dans les temps à venir.

On notera en outre que la coopération et même l'intégration des commandements opérationnels entre les marines néerlandaise et belge constitue un beau modèle et un laboratoire remarquable de la future coopération européenne en matière de sécurité et de défense.

Mais il faut aussi que nous nous dotions des instruments juridiques adéquats. Une partie significative du chemin a déjà été parcourue. Il reste que l'on peut souhaiter que la Belgique prenne les mesures internes nécessaires pour permettre la ratification de textes tels que la Convention et le Protocole de Rome du 10 mars 1988 relative à «la suppression d'actes illicites contraires à la sécurité de la navigation maritime».

Après un assez long parcours, le projet de loi vient d'être déposé sur le bureau du Sénat⁴. C'est avec grand intérêt que nous suivrons la progression de ce dossier législatif.

Soutenir et promouvoir notre économie, Préserver l'environnement que nous empruntons aux générations à venir, Défendre les valeurs démocratiques et humaines qui sont chères à notre société, ... ce sont là aussi des défis qu'une politique maritime d'ensemble peut et doit soutenir.

Puissions-nous, chacune et chacun, en mesurer l'importance et y œuvrer activement.

Ce jour-là il nous fut permis d'assister à une belle et performante initiative, où l'on ne regretta que l'absence de quelques décideurs politiques! ...

Saint Bernard du Spuikom

⁴ Projet n° 3-920, déposé le 18 novembre 2004.

Beveiliging van koopvaardijvloot in crisistijd gewaarborgd

Na de Tweede Wereldoorlog werd in de schoot van de Navo de 'Naval Control of Shipping Organisation' (NCSO) in het leven geroepen. Deze organisatie werd geleid door de marines van de Navo-deelstaten en had tot doel de koopvaardij te beschermen in tijden van oorlog en zware conflicten. In ons land draaide deze eenheid voor samenwerking en begeleiding van koopvaardij schepen op zee op reserve-officieren van onze Marine. NCSO werd intussen omgedoopt tot 'Naval co-operation and guidance of shipping' (NCAGS), bleef geleid door marineofficieren en is heden ten dage bijzonder goed gestructureerd, terwijl zijn operatoren optimaal getraind zijn.

Sinds 11 september 2001 heeft het terrorisme een nieuwe dimensie gekregen, want het breidde zich ook uit in de maritieme sfeer. Waar het vroeger als een ver gevaar beschouwd werd, is het nu een reële en constante dreiging geworden. Ook de piraterij en de mijnenbedreiging blijven actueel. Hele schepen verdwijnen met man en muis, wat aan reders en verzekeringsmaatschappijen grote zorgen baart. Voor de koopvaardij zijn deze toestanden thans een dagelijks gegeven geworden en ze vragen dan ook de gepaste beveiliging.

Jaarlijkse trainingen

De organisatie 'Naval co-operation and guidance of shipping' wil daaraan tegemoetkomen op het vlak van het inwinnen van informatie en het veilig stellen van de vaar-routes. Daarvoor werkt ze nauw samen met het departement Defensie en de marinecomponent in het bijzonder. Ieder jaar houdt Ncags een oefening voor stafofficieren,



De Belgisch-Nederlandse mijnenbestrijdingsschool Eguermin

die zich hoofdzakelijk op computer afspeelt. Deze jaarlijkse trainingen, Snowwhite genaamd, grijpen te Oostende plaats in de Belgisch-Nederlandse Mijnenbestrijdingsschool (Eguermin). Zo verliep er onlangs de 21ste internationale Snowwhite-oefening in gezelschap van Nederlanders, Engelsen, Duitsers, Denen, Noren en Polen. Een Europese benadering van het maritieme terrorisme is immers een absolute noodzaak om op dat vlak efficiënt te kunnen opereren. Van zijn kant moet ons land als maritieme natie zijn verantwoordelijkheid opnemen en derhalve bijdragen tot het verzekeren van de veiligheid op de wereldzeeën.

Zo waren de Chinese en de Javazee het werkgebied van de oefening Snowwhite 2004. Het scenario speelde zich af in de Straat van Malacca, waar twee piratenbenden er de scheepvaart belemmerden.

Tijdens de oefening werden eerst kleine schepen aangevallen en dit escaleerde tot het kapen van grotere eenheden. De deelnemers aan de oefening moesten hierop reageren volgens de bestaande procedures en de Ncags-doctrine. Hierbij werd uiteraard gezorgd voor de nodige coördinatie met de marine-autoriteiten.

Ncags-taken

In ons land is de 'Naval co-operation and guidance of shipping' een 'dormant'staf'. Dit wil zeggen dat hun operatoren pas daadwerkelijk in actie treden als er zich een acuut geval van terrorisme of onveiligheid voordoet. In Northwood bij Londen is er daarentegen een permanente Ncags-staf op het Nato Shipping Center operationeel. Daar worden de bewegingen van de



koopvaardij op alle wereldzeeën in het oog gehouden en worden contacten gelegd met de internationale maritieme agentschappen. Vooral de Caraïbische en de Middellandse zee zijn thans het voorwerp van controleoperaties uitgevoerd door Navo-eenheden waaraan een Belgisch fregatschip en een mijnenjager deelnemen. De aanlooproutes naar de Perzische Golf worden hierbij scherp in het oog gehouden.

De taak van Ncags in deze context is vooral het briefen van de kapiteins over mogelijke gevaren in deze zones. Ook worden zij op hun vaarroutes gevolgd en krijgen ze desgevallend opdracht hun route te wijzigen. Eens veilig ter bestemming gekomen, moeten zij dit melden aan Ncags alsook verslag brengen over de gevaren die zij hebben kunnen omzeilen. In

tijd van oorlog of zware crisissen in deze gebieden kan overgegaan worden tot het vormen en leiden van konvooien zoals dit tijdens WO II geregeld gebeurde op de Atlantische vaarroutes. Hierbij kan de assistentie van de Navo-marines gevraagd worden die met fregatten, mijnenvegers en helikopters voor de nodige bescherming zorgen.

België paraat

Het is duidelijk dat een nauw verband noodzakelijk is tussen de opdrachten van Ncags en het optreden van de operationele eenheden van de Navo-marines. Ook moet er gezorgd worden voor de nodige samenwerking tussen de koopvaardij en de militairen. In crisistijd is het immers van kapitaal belang

dat de schepen en hun ladingen veilig ter bestemming geraken. De aanlooproutes naar de zeehavens moeten onder meer mijnenvrij blijven zodat de goederenverkeer en de economische impact ervan voldoende beveiligd worden.

In ons land staat de Ncags-eenheid op een pre-advies van tien dagen. Dit betekent dat de reserveofficieren die in dit verband moeten opereren, binnen de 10 dagen opgeroepen kunnen worden. Zij worden dan naar het Nato Shipping Center van Northwood gedelegeerd of naar een Shipping Co-operation Point (SCP) in ons land of waar ook ter wereld. Het centrum van Northwood beheert immers een netwerk van SCP's die vanuit 's werelds grote zeehavens opereren. Het is dus noodzakelijk dat deze officieren goed getraind blijven en daarom worden zij gedurende één weekend elke maand bijgeschoold in Oostende of in het buitenland. Ze nemen ook geregeld deel aan internationale Navo-oefeningen en organiseren zelf ieder jaar een Snowwhite-exercise in eigen land.

Concluderend staan de reserveofficieren van de Ncags-organisatie paraat om de veiligheid van de koopvaardijvloot en van het zee-goederenverkeer overal ter wereld te helpen garanderen in oorlogs- en crisistijd. Een taak van onze Marine die te weinig gekend is en daarom ook eens in de schijnwerpers mag geplaatst worden.

H. Rogie

NICE TO KNOW

Michel Dumont te Saint-Tropez. Men zegge het voort!

Ter gelegenheid van het 5de Festival des voiles latines zal Michel Dumont, Belgisch Marineschilder, die onlangs bekroond werd op het Salon van het Musée de la Marine te Parijs, van 13 tot 22 mei zijn werken tentoonstellen in de Lavoir Vasserot te Saint-Tropez.

Michel Dumont à Saint-Tropez. Qu'on se le dise!

A l'occasion du 5ème Festival des voiles latines, Michel Dumont, peintre officiel de la Marine belge, primé au salon du Musée de la Marine à Paris, expose ses toiles, du 13 au 22 mai, à Saint-Tropez, au Lavoir Vasserot.

Transfert de la cloche de bord du F 901 G. Lecointe au B.R.Y.C.

Depuis des années, le Cercle Royal G. Lecointe, l'amicale des Anciens de l'Enseignement maritime et des Navires-écoles, propose mensuellement à ses membres, des conférences à thèmes maritimes, généralement illustrées de projections. Celles-ci ont lieu dans l'auditorium E. Tabarly et sont bien sûr accessibles aux membres du BRYC. Rappelez-vous, la première d'une longue série s'intitulait «Au temps où les navires-écoles belges hissaient les voiles» et fut présentée le 25 mars 1992 par notre ami Freddy Philips, chroniqueur maritime.

Le nom de notre Cercle fait bien sûr référence à celui qui fut commandant en second du Belgica d'Adrien de Gerlache, lors de son voyage exploratoire en Antarctique, courant 1897-1898. Outre ses fonctions d'officier à bord, G. Lecointe y était également chargé de l'hydrographie, des calculs astronomiques et de la coordination scientifique de la mission.

Ce brillant élève-artilleur à l'Ecole Royale Militaire avait déjà effectué un stage dans la Marine française, plus précisément au Bureau des Longitudes, dont il était sorti Lieutenant de vaisseau à 28 ans et décoré de la Légion d'Honneur. Engagé volontaire en août 1914, il termina la guerre avec le grade de Lieutenant-colonel dans l'artillerie; il réintégra ensuite la vie civile et devint directeur de l'Observatoire Royal de Belgique. Il décéda le 27 août 1929.

Outre notre Cercle, il y eut également deux navires de la Force Navale qui furent baptisés en souvenir de ce scientifique d'exception: les algériennes M 901 et F 901 G. Lecointe.

Rétroactes: Dans le cadre de l'OTAN, créée en 1949, notre pays avait reçu pour mission maritime d'assurer l'escorte côtière de tous les bâtiments de commerce quittant



un port belge sur ordre de l'Organisation Atlantique. A cet effet notre Marine acquit tout d'abord six escorteurs-dragueurs dont le deuxième, l'ex-HMS Cadmus, nous fut remis par la Royal Navy à Chatham, le 31 janvier 1950. Cette unité arriva le 12 février à Ostende et son commandement fut confié au Capitaine de corvette Lurquin, futur chef d'Etat-major de notre Marine.

Il est intéressant de noter que c'est précisément à bord de ce M 901 G. Lecointe qu'en présence du ministre de la Défense nationale Devèze, fut hissé pour la première fois, le 2 mars 1950, le nouveau pavillon de la Force Navale. A l'instar de la Royal Navy –et avec le consentement du Prince Régent, lui-même officier dans cette Marine– nos unités arborèrent dès ce jour ce pavillon spécifique, sur lequel nos trois couleurs nationales en croix de St. André sur fond blanc, rappellent celles des bannières de l'Amirauté de Flandre.

Lorsqu'en 1959 arriva le moment de décommissionner cet escorteur-dragueur, il fut remplacé par une autre 'algérine' qui fut, elle aussi, mise en service (le 7 août 1959) sous le patronyme de .. F 901 G. Lecointe. Cet escorteur côtier de la classe Algérine avait été lancé le

17 décembre 1942 chez Port Arthur Shipbuilding Co - Ontario (CND), sous le nom de Wallaceburg pour le compte de la Canadian Navy, où elle servit jusqu'en 1959.

Lors du décommissionnement du F 901 G. Lecointe en novembre 1970, le Commodore Petitjean, alors Inspecteur Général de la Force Navale, céda la cloche de bord en prêt pour une période de ... 99 ans au Cercle Royal G. Lecointe. 'En prêt', car on ne peut faire don de matériel appartenant à l'Etat!

Trente trois ans plus tard, en février dernier, lorsque le capitaine au long cours P. Campion, Président de notre association, proposa d'offrir cette cloche en dépôt au BRYC, le Commodore Alain Radelet accepta d'emblée, réaffirmant ainsi les liens unissant les deux associations.

Si la 43ième Promotion de l'Ecole Supérieure de Navigation d'Anvers et la 151ième Polytechnique de l'Ecole Royale Militaire portent également le nom de cet éminent savant, la cloche-symbole du F 901 G. Lecointe et la pérennité du nom ne pouvaient trouver meilleur ancrage qu'au BRYC, ce bel espace de promotion maritime.

Saint Bernard du Spuikom

De nieuwe fregatten van de Zuid-Afrikaanse Marine

SAS **Mendi**, het 4de en laatste fregat van de Zuid-Afrikaanse Valour-klasse, verliet op 20 augustus 2004 de HDW Scheepswerf in Kiel om koers te zetten naar Simonstown waar het op 17 september door haar 3 zusterschepen verwelkomd werd met 'sail past' in False Bay.

Met deze thuiskomst loopt het eerste grote nieuwbouwproject van de SAN bijna ten einde. De 4 Valour-klasse schepen zijn momenteel in verschillende stadia van afbouw en opwerking. Begin 2006 zullen de 4 fregatten volledig operationeel zijn zodat de SAN, na 2 decennia, opnieuw over een 'blue water' marine zal beschikken.

De marine had deze capaciteit in 1985 verloren toen het laatste ex-Royal Navy Type-12 fregat, SAS **President Pretorius**, uit dienst ging. Vanaf dat ogenblik namen de Warrior-klasse patrouilleboten, de 'strike craft', de taken van de fregatten over.

Het Valour-klasse Project

De SAN richtte in 1993 de 'Surface Combatant' werkgroep op om een haalbaarheidsstudie uit te voeren voor de aanschaf van nieuwe oppervlakteschepen. In oktober 1997 verzocht de Zuid-Afrikaanse regering verschillende internationale scheepswerven een voorstel in te dienen voor de bouw van 4 fregatten. Op 18 november 1998 werd bekend gemaakt dat het



SAS MENDI F-148

Duitse German Frigate Consortium (GFC¹), met haar MEKO A200 SAN ontwerp, geselecteerd was. Het contract, ondertekend op 3 december 1999, omvatte de bouw van 4 fregatten, de logistieke ondersteuning en een verbintenis voor National Industry Participations; een compensatieverbintenis waarbij 33 Zuid-Afrikaanse firma's bij de bouw betrokken werden.

Het project kwam onder de leiding van het Europese Zuid-Afrikaanse Corvette Consortium - een tijdelijk samengaan van het GFC, Thales France en African Defence Systems (ADS). Blohm+Voss trad op als hoofdwerv en bouwde het eerste en derde schip. HDW nam het tweede en vierde schip voor haar rekening.

Blohm+Voss GmbH ontwierp de SAN fregatten vanuit haar succesvolle MEKO 200 type fregat. Maar het MEKO A200 SAN ontwerp omvatte vele nieuwigheden waardoor deze Valour-klasse op zich een nieuwe generatie MEKO-schepen zou vormen.

De 121m lange schepen, met een waterverplaatsing van 3.500 ton, zijn in vele opzichten uniek. Het geavanceerde ontwerp omvatte ondermeer verbeterde Stealth karakteristieken, een unieke propulsie en een platform dat zeer onderhoudsvriendelijk is, wat een lage life-cycle kost betekent. Grote aandacht werd besteed aan de radarreflectie (RCS²). De romp en opbouw van de Valour-klasse hebben een X-

¹ Het consortium was een tijdelijk samengaan van de Blohm+Voss, Howaldtswerke-Deutsche Werft AG and Thyssen Rhein Stahl Technik scheepswerven, Thales Naval France en African Defence Systems uit Zuid-Afrika.

² RCS = Radar Cross Section



SAS AMATOLA F-145

vorm zodat de weerkaatsing van de radargolven minimaal is. De voor- en achterdekken zijn overkoepeled en bovendekse installaties zijn afgeschermd met vaste of neerklapbare relingen of verschansingen. De RHIBs zijn afgeschermd met oprolbare anti-RCS netten en de ankeropeningen zijn ook afgedekt met een metalen scherm.

De thermische signatuur (IR-signatuur) is zoveel mogelijk verminderd door de eliminatie van de traditionele schoorsteen en de door zeewater afgekoelde uitlaatgassen via de achterstevan, juist boven de waterlijn, naar buiten te sturen.

Andere anti-IR maatregelen zijn de goed geïsoleerde machineruimte en een in de opbouw geïntegreerde pre-wetting installatie. Deze installatie omvat 391 sproeikoppen verspreid over de ganse opbouw en kan natuurlijk ook gebruikt worden als het schip in een NBC-zone moet opereren. De akoestische signatuur is zo laag mogelijk gehouden door de gestroomlijnde romp, de speciale boegvorm en het installeren van de motoren op een elastisch ophangingsysteem.

Een andere nieuwigheid is het unieke voortstuwingssysteem van de fregatten. De Valour-klasse fre-

gatten zijn momenteel de grootste marineschepen met een gecombineerde diesel/gasturbine/waterjet (CODAG - WARP³) propulsie. De waterjet kan gebruikt worden hetzij als enige voortstuwing hetzij in combinatie met de dieselmotoren. Deze geavanceerde voortstuwing geeft de schepen een grote operationele reikwijdte en goede manoeuvreerbaarheid bij hoge snelheid, zelfs bij ruwe zee.

De Valour-klasse is gebouwd volgens het FFBNW⁴-concept. Dit concept bestaat erin dat het schip

de werf verlaat zonder haar wapensystemen en sensoren omdat deze in haar thuisbasis zullen geïnstalleerd worden. Daarom zijn alle lokalen waar deze systemen dienen geïnstalleerd voorzien van de nodige aansluitingen, sokkels en bedradingen. Dit 'plug-and-play'-systeem laat een snelle installatie toe van systemen en leidt bijgevolg ook tot een vluigere operationele gereedheid van de schepen. De meeste systemen aan boord zijn nieuw: het SAM (Surface-to-Air Missile) Umkhonto systeem; de wapensystemen, de gevechtscentrale en sensoren zijn van Europese en Zuid-Afrikaanse makelij; de Exocet MM40 en een deel van het gevechtssysteem is van Thales France, de 35mm DPG, het Umkhonto VLS-systeem, de radarsystemen en optronische/IR systemen zijn van Zuid-Afrikaanse makelij.

Nog een nieuwigheid is de lokatie van de machinekamer; deze is zo ver mogelijk achteraan geplaatst. Dit geeft een aanzienlijke extra ruimte midscheeps zowel boven- als onderdeks. Zo kunnen er bovendecks 2 standard ISO 20ft containers geplaatst worden en benedendecks zijn de bemanningsverblijven ruimer en aangenamer geworden.



3 Combined Diesel And Gas - Waterjet Refined Propellers

4 Fitted For But Not With

SAS AMATOLA (F-145) Kiellegging: 2 aug. 2001 Tewaterlating: 7 juni 2002 Overdracht aan SAN: 25 sept. 2003 Aankomst in Simonstown: 1 nov. 2003	SAS ISANDLWANA (F-146) Kiellegging: 26 okt. 2001 Tewaterlating: 15 dec. 2002 Overdracht aan SAN: 19 dec 2003 Aankomst in Simonstown: 25 feb. 2004
SAS SPIOENKOP (F-147) Kiellegging: 28 feb. 2002 Tewaterlating: 2 aug. 2003 Overdracht aan SAN: 15 maart 2004 Aankomst in Simonstown: 31 mei 2004	SAS MENDI (F-148) Kiellegging: 28 juni 2002 Tewaterlating: 15 okt. 2003 Overdracht aan SAN: 15 juni 2004 Aankomst in Simonstown: 17 sept. 2004

Karakteristieken van de Valour-klasse

Waternverplaatsing: 3500 ton

Afmetingen: 121x16,3x4,4 m

Machines: Gecombineerde diesel / gasturbine en waterjet and refined propellers (CODAG -WARP): 1 General Electric Marine LM 2500 gas turbine (30800hp), 2 MTU 16V 1163 TB 93 diesels (16000hp), 1 Wartsila LIPS 20 megawatt waterjet, 2 Wartsila LIPS controllable pitch propellers.

Snelheid: + 27 kns

Reikwijdte: > 7500 zeemijl tegen 16 kns

Bemannig: 117

Wapens: 1 OTO Melara 76/62 kanon

1 dubbelloops Littleton Engineering Works (LIW) 35 mm DPG kanon

2 LIW 20 mm kanonnen

FFBNW 2 dubbele 324 mm torpedobuizen

Missielen: Oppervlakte/Oppervlakte: 8 Exocet MM 40 Block II

Oppervlakte/Lucht: 16 Kentron Umkhonto vertikaal lanceersysteem (VLS)

CMS/Fire Control: African Defence Systems/Thales

Radar: Lucht/Oppervlakte zoekradar: Thales MRR lightweight 3D radar

Navigatieradar: Raytheon Bridgemaster E-ARPA radar

Vuurgeleiding: 2 Reutech RTS-6400

Countermeasures: ESM/ECM: Grintek Avitronics ESM/ECM suite

Afleidingsysteem: Grintek Avitronics rocket decoy launcher system

Helikopter: Vliegdek en hangar voor 2 medium (Super Lynx) of 1 zware (Oryx of Rooivalk) helikopters

Sonar: Thales Underwater Systems Kingklip rompsonar

Het 27m lange helikopterdek en de grote hangar (17x6x5m) laten de inscheping toe van 1 Oryx of 1 Rooivalk, of 2 Super Lynx helo's. De hangar bevat ook een aantal werkplaatsen, stockageruimten en onderhoudslokalen, en brandstof- en munitieruimten. Midscheeps, voor en achteraan het schip, zijn er RAS-punten voorzien.

Accommodatie aan boord is van hoge kwaliteit, ongewoon aan boord van een marineschip. De CO en XO hebben een afzonderlijke cabine met slaapkamer, living, badkamer en bureau. De CO heeft ook nog de beschikking over een kleine conferentieruimte. Ander officieren en CPO's beschikken over een één- of tweepersoonscabine. De 2-persoonscabines geven toegang tot een badkamer met douche en WC. Onderofficieren hebben een 4-persoonscabine en de matrozen en kwartiermeesters leven in 12-persoonscabines. Officieren, onderofficieren en matrozen hebben elk ook de beschikking over afzonderlijke messrooms en ontspanningsruimtes.

De Valour-klasse schepen zijn prachtige schepen en multi-functioneel. Met zeer zeewaardige platformen. Bij zeegang 6, en op optimale koers, rollen de schepen minder dan 1°. Zelfs de wapensystemen blijken nog accuraat te werken in ruwe wateren voor Kaap de Goede Hoop, wat reeds aangetoond werd door de SAS **Amatola** en SAS **Spioenkop**. Een negatief punt is wel dat door hun tamelijk hoge opbouw de schepen iets moeilijker te manoeuvreren zijn bij sterke wind.

Met hun reikwijdte van 7.500 zeemijlen tegen 16 knopen zijn de schepen uitermate geschikt om de uitgestrekte EEZ wateren te patrouilleren. Eén Valour-klasse fregat kan een 10 maal groter gebied controleren waarvoor de SAN vroeger 2 strike craft nodig had. De fregatten zijn ook geschikt om ingezet te worden als commando-platform bij joint operaties, steun geven bij kustbeschietingen, grondtroepen en medische teams aan land brengen en logistiek ondersteunen.

KMC M. Declerck

Nos armements de navires de mer au XIXème et au XXème siècle à Ostende et Nieuport

Armements ostendais et à Nieuport au XIXème siècle (XV)

L'ÉPOQUE IMMÉDIATEMENT APRÈS NOTRE INDÉPENDANCE

J. Duclos - Assandri & C°

Nous ne connaissons pas les origines exactes des Duclos, mais pensons qu'ils vinrent s'établir à Ostende à l'occasion de l'invasion française, quand les troupes françaises eurent défait les autrichiens. La personne retrouvée à l'origine d'une branche de cette famille et qui s'installa à Ostende est Jean Michel Candéaut dit **Duclos**, né à Paris en 1768. Il vint à Ostende, sans doute attiré par les besoins de la Marine, car il était négociant en toiles. Il y épousa le 9 septembre 1795 Marie Thérèse Glorieux (1761-1802), née à Gand, mais qui descendait également d'une famille française, sans doute des environs de Tourcoing. Le couple eut trois enfants: Jean François, né le 17 avril 1798; Virginie Isabelle, née le 5 novembre 1799; et Eugène Joseph, né le 18 mars 1802.

C'est Jean-François qui nous intéresse tout particulièrement, car c'est lui qui devint l'armateur bien connu. Il épousa le 17 janvier 1827 Marie Thérèse **Assandri**, née le 25 mai 1799. Nous n'avons retrouvé qu'une partie de sa descendance, mais qui indique les liens tissés avec les autres familles d'armateur, en particulier pour ce qui concerne leur fille Mathilde Adeline. Nous pensons que notre armateur eut deux fils, mais n'avons pu vérifier

cette hypothèse. Le manque de documentation généalogique ne nous permet pas d'explorer d'éventuels liens avec d'autres familles d'armateurs ostendais, ni d'élucider qui fut Van Iseghem-**Duclos**, vice-consul de Parme à Ostende.

L'histoire de l'armement est fort intéressante de par la montée progressive des ses navires en tonnage, simples sloops au départ, pour aboutir au plus grand voilier ostendais du XIX^e siècle, le **DON JUAN**, dont le Musée du Steen a heureusement gardé un tableau. Nous verrons dans cette étude non moins de sept cas assez particuliers, dont deux cas d'attribution de navires d'autres armements à cette maison (les **NEPTUNE** et **DART**), un navire français, et un cas «douteux», anversois, cité dans un livre ancien.

Une source, malheureusement à considérer généralement comme «peu sûre», dit que Duclos aurait travaillé pour la maison «Mon-

Ostende



tonga» à Ostende, «spécialisée dans la navigation au long cours»; mais nous n'avons pu vérifier cette affirmation.

La première référence que nous ayons trouvée au fait qu'il fut armateur est encore une fois dans le fameux almanach, en 1841, qui reprend **Duclos-Assandri**, établi au n° 7 de la rue de l'Église et juge au tribunal de commerce d'Ostende. Nous sommes alors étonnés de retrouver mention dans le livre de Beetemé que le sloop **MARIE** de

43 tonnes lui aurait appartenu en 1842, d'abord parce que ses listes ne comportent en principe que les armateurs anversois et par ailleurs parce que cette unité correspond pour nous à celle de Stranack, reconstruite en 1842, et qui deviendra l'ELISA de Philips en 1845-48, rebaptisée Océan jusqu'en 1855. Les deux navires que nous considérons comme des «cas douteux» le seront en 1845 et 1852, mais nous y reviendrons plus loin.

Le premier navire qui appartient certainement à cet armement ostendais fut le **FRANCÈS**, goélette de 112 tonnes, reprise à B. Hooker en 1843; elle était ostendaise depuis sa construction pour compte de May, en 1829. Son commandement fut confié au capitaine J. Delpierre et le navire subit des réparations en 1845.

En 1845, J. Duclos-Assandri reprit encore le sloop de 50 tonnes **UNION** à Hooker & Stranack, construit pour eux en 1833.

Un journal de l'époque porte à croire que Duclos-Assandri arma encore depuis 1845 ou même un peu auparavant et toujours à la fin 1852 le sloop **DART** de 52 tonnes, qui avait appartenu à plusieurs capitaines ostendais (J. Stranack en 1830-35, J. Block en 1835-38 mais commandé par J. Stranack en 1836, H. Haecks en 1838-41, et E. Hogben en 1841-48), mais nous pensons que son armateur était à l'époque le dernier cité. Toujours est-il que d'après les registres du Bureau Véritas, le petit navire retourna à J. Stranack en 1848, puis à H. Goore en 1850; il fut vendu en Angleterre par ce dernier en 1859, après avoir été allongé au chantier Panesi en 1854. Une certaine ambiguïté existait déjà quant à son appartenance à Hooker en 1836-38: une source le dit appartenant à Hooker fin 1836. Faits troublants que ces commandements par des capitaines autres que ceux cités comme armateurs; les sources attribuant le **DART** à Duclos-Assandri donnent comme capitaines du navire E. Hogben en 1845-46, H. Goore en 1847-48 et J. Stranack puis H. Goore en 1851.

Toujours en 1845, l'armement acheta son premier navire à l'étranger, la goélette **BARBARA** de 159 tonnes, construite en Angleterre

en 1820; pour la première fois, le navire changea de nom à l'occasion de son transfert; il devint ainsi l'**ESPOIR**, tout un programme...

Voyons l'histoire de ces petits navires jusqu'en 1849, en commençant par le **FRANCÈS**, donc repris en 1843 à la maison B. Hooker & C°. Son premier capitaine chez Duclos fut sans doute J. Romijn, qui l'était encore en 1852. Le navire subit des réparations en 1847. L'**UNION**, repris en 1845 à Hooker & Stranack eut comme premier capitaine G. Van der Steene. Mais en janvier 1846, les journaux lui apportent comme capitaine Vanderheyde, alors qu'il était en partance pour Liverpool, chargé d'écorces et de lin. Il fut remplacé en 1846 par J. De Vos, toujours en charge en 1848. L'année suivante, le petit **UNION** fut revendu au capitaine Morisson, d'Ostende. Nous verrons qu'il resta en mains belges jusqu'en 1852. Nous avons déjà eu l'occasion de parler du **DART** et des incertitudes concernant ses armateurs successifs. Enfin, la goélette **ESPOIR**, qui aurait peut-être été reconstruite juste avant ou après sa vente -- ici aussi, les sources divergent dans les renseignements fournis -- fut confiée «au capitaine Zellien»; nous pensons qu'il s'agit de Georges.

Le 24 avril 1849, Mathilde Adeline Duclos-Assandri, la fille de notre armateur, épousa à Ostende Eugène Jacques **Serruys** (Anvers 11/3/1827 - Ostende 1872), brasseur, fils d'Antoine Jean et de Julie Marie **De Brouwer**, fille de Jean-Baptiste & Louise Muûls.

Mais reprenons l'histoire des navires, de 1850 à 1852. En décembre 1852, on apprit que J. Romijn, le capitaine du **FRANCÈS**, reprendrait le commandement de la **MARIE**, nouvelle acquisition de l'armement; son second, Alexander Rommens, deviendrait alors capitaine du **FRANCÈS**. A bord de l'**ESPOIR**, c'était Georges Zellien qui était le capitaine depuis 1845; le navire subit de grandes réparations en 1850, sans toutefois changer de capitaine jusqu'en 1856.

En 1851, au hasard de nos recherches dans les registres du Bureau Véritas, nous avons trouvé le brick **CHARLOTTE**, de 143 tonnes et construit à Bayonne en 1847,

appartenant à un certain **F. Duclos**, associé à Lemine; et ce «F.» Duclos en était le capitaine. Ceci apparemment jusqu'en février 1855; nous n'avons plus trouvé trace du navire après cette date.

Jean-Michel Duclos aurait-il eu un fils dont l'initiale du prénom correspondrait à ce F. Duclos, armateur français de 1851 à 1855? Mystère...

Ici, nous faisons une parenthèse concernant le «cas douteux» du **NEPTUNE**, sloop de 58 tonnes, qui, selon une source, aurait appartenu à Duclos-Assandri en 1852 ou même plus tôt. Or, nos propres recherches l'attribuent toujours à cette époque à B. Hooker avec P. Rommens comme capitaine jusqu'en 1853. Ce dernier décéda le 4 février 1853 et c'est alors le capitaine Ed. Morisson père qui le remplaça, à partir du 21 mars. En 1854, le commandement fut repris par le capitaine Sikkes. En date du 15 avril 1855, un journal de l'époque écrit encore que «le sloop **NEPTUNE** de **Duclos & C°** a été vendu à Mr. Jean Van Crombrugge pour la somme de 4.600,- francs. Or, ce dernier ne figure pas dans notre documentation. La dernière mention du navire fut trouvée dans les listes d'arrivages à Ostende, disant que le **NEPTUNE** y était arrivé le 20 juin 1855 de Thornway (en Ecosse) avec 140 tonnes de hareng. Il serait donc passé à la pêche? Mais le tonnage de son chargement nous paraît excessif... Encore un mystère?

Comme nous l'avons vu, l'armement se développa au début des années 50. Tout en gardant ses deux petites unités pour le trafic avec l'Angleterre, Duclos-Assandri voulut alors étendre ses activités au trafic de grand cabotage et même sur l'Atlantique. Il racheta à cet effet le 10 décembre 1852 en Angleterre le trois-mâts barque **JANE CAÏN** de 262 tonnes, construit à Melbourne en 1848 et qui fut rebaptisé **MARIE**, du nom de son épouse. C'était un beau navire à un pont, de près de 28 mètres de long, cheillé et doublé en cuivre. L'armement annonça qu'il serait commandé par J. Romijn du **FRANCÈS**. Le navire fut nationalisé par l'arrêté royal du 16 mars 1853. Le 22 mars, les jour-

naux d'Anvers disaient le navire y attendu d'Ostende, commandé par le capitaine Romijn, et qu'il allait charger pour Boston.

Le 9 avril 1854, les journaux mentionnent l'achat pour la somme de 23.400,- francs d'un second trois-mâts barque, **FLORA**, qui avait appartenu au courtier anversoïse H. J. A. Telghuys, et «qui sera rebaptisé **EMILE**». Nous allons nous permettre une très longue parenthèse au sujet du passé de ce navire, sans doute le voilier qui eut la plus longue carrière sous nos couleurs. L'acte d'achat lui-même est fort intéressant: il mentionne comme propriétaires **Godtschalck**, de Gand, **Madame Duclos-Assandri** et Mr. **Auguste Duclos**, d'Ostende. Auguste et Emile seraient donc des fils de l'armateur; malheureusement, nous n'avons pas retrouvé sa généalogie et ne pouvons confirmer cette hypothèse. Quant à Jean E. Godtschalck, né à Gand en mars 1813, il fut l'un de ceux qui eurent l'idée d'armer la première **CAROLINE** de l'armateur bruxellois Coghen en octobre 1830, dans le but d'attaquer la flotte hollandaise ancrée en rade d'Anvers. Il s'engagea dans notre Marine Nationale en 1833 et embarqua pour son premier voyage au long cours sur la deuxième **CAROLINE** de Coghen, en 1835. Il fit ensuite toute une série de voyages au long cours sur divers navires de nos armements comme Spilliaerdt, de Cock et Donnet, mais également sur plusieurs navires de la Marine Royale. Il fut mis en disponibilité fin 1852 puis en congé sans solde en 1853. Bien que rappelé fin mai 1857, il démissionna le 5 juillet de cette année. Il avait épousé Eulalie, fille de l'armateur Jean-Baptiste **Dansaert** (1769-1832) et Anne Marie Engels; le couple eut deux filles et deux fils. Le livre des habitants de Bruxelles de 1855 et les almanachs de Bruxelles des années 1857 et 1859 le reprennent comme armateur. Nous nous étions demandés de quel navire, vu qu'il n'en apparaît aucun à son nom aux registres du Bureau Véritas. Mais il avait sans doute amassé une petite fortune du fait de nombreuses années de navigation «non-stop» et de l'héritage de son beau-père que pour s'associer aux Duclos; notons

que sa belle-mère mourut en février 1853. Les éditions de 1860-61 de l'almanach le listent toujours comme armateur; en 1862 il est simplement renseigné comme «propriétaire», mais à nouveau comme armateur en 1865. Nous ne savons rien au sujet de la carrière de ses fils Eugène et Pierre; ses filles, Isabelle et Hélène, créèrent un hospice pour vieux marins à Bredene. Jean E. Godtschalck décéda en 1880.

Mais offrons nous maintenant cette parenthèse au sujet de l'**EMILE**, trois-mâts barque à un pont de 252 tonnes, qui vint donc rejoindre la petite flotte en 1854, et que nous suivrons dans un premier temps jusqu'en 1855. Elle avait déjà une longue histoire et fut notamment en service chez **Cateaux-Wattel** sous le nom de **MAGELLAN**. Les sources divergent déjà quant à son lieu et sa date de construction: aux États-Unis, en 1823 ou à Flensburg, en 1824. Nous optons pour la seconde hypothèse. Malheureusement, nous n'avons pu reconstituer l'histoire du navire avant 1833 et ne pouvons rapporter que des réparations, en 1830 et 1832.

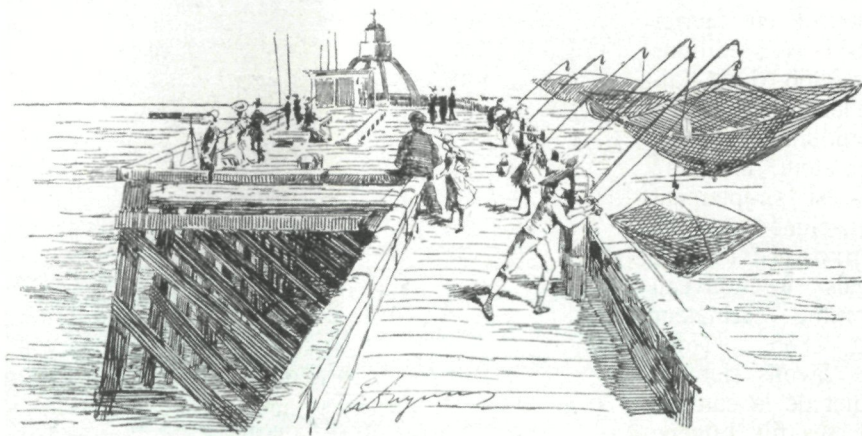
Nous postulons que le navire fut à l'origine l'**ALEXANDER VON HUMBOLDT**, barque de 230 tonnes construite en 1824 à Flensburg et dont l'armateur était le capitaine J. J. Lausen & C° de Flensburg; son pavillon était danois. Le navire est répertorié de 1833 à 37... c'est-à-dire l'année au cours de laquelle apparaît le **MAGELLAN** de Cateaux-Wattel!

Au registre du Bureau Véritas de 1839, ce dernier est toujours sous pavillon danois, mais navigue pour Cateaux-Wattel. Dans un récit ancien, on trouve mention de l'**ALEXANDER VON HUMBOLDT**, «petit navire hollandais»



qui fit en 1834 une courte escale à Ste Hélène, au retour de Batavia, quitté en 1833.

Or ce navire se trouvait à Anvers, désarmé, à la fin de l'année 1836. Un autre fait certain est que d'après les documents familiaux des Cateaux, le **MAGELLAN** reçu sa lettre de mer le 4 avril 1837. On trouve alors le navire répertorié à son nom dans les registres, commandé par le capitaine H. Hansen en 1837-38 et par le capitaine Lams en 1838-39, toujours sous pavillon danois jusqu'en 1841. Cuivré l'année suivante, on trouve des traces de ses voyages notamment au Golfe de Guinée puis au Brésil en 1845, commandé par le capitaine Louis Meyer, puis par le capitaine Vande Steene qui le mena par exemple à Gorée. Le navire fut doublé en zinc en 1846. Il fut revendu à **P. Vincent** de Gand en 1848, bien qu'une fois encore, une source le prétend déjà sa propriété en 1845. En 1849, le navire était à la chaîne, après avoir subi de grandes réparations et être doublé en zinc avant inspection. Il fut vendu publiquement le 8 février à un autre armement de Gand qui venait de se constituer: **Deynoodt-Popelmont**. Cette maison venait, d'après les journaux du 12 octobre, «de poser les bases d'une navigation directe



Le Pier d'Ostende

entre Gand et la Nouvelle Orléans». Deux navires furent achetés à cet effet, dont le **MAGELLAN**, rebaptisé **MARIE-JOSEPH**; le capitaine, J. Bens, parti en juin 1850 pour la Nouvelle Orléans. Mais l'armateur décéda sans doute peu après car l'almanach de 1851 fait état de sa veuve. Le 29 janvier 1852, ses deux navires furent repris par le courtier anversoise H. J. A. **Telghuys**. Ce dernier voulait les utiliser pour des voyages entre Buenos Aires et Anvers et notre **MARIE-JOSEPH** devint la **FLORA**. Son commandement fut confié au capitaine L. Weyssen, ancien second de l'**HENRI JOSEPH** de Elsen; le 21 mars 1852, il quittait Anvers pour Cadix. En juin 1853, on le retrouve dans la liste des départs pour Shields. Mais en mars 1854, le courtier B. Kennedy annonçait la mise en vente publique de la **FLORA** pour cause de liquidation provisoire de l'armement Telghuys, «le prix de la vente étant payable entre les mains de J. Fuchs, O. Günther ou P. J. Havenith». Et c'est ainsi que le navire fut racheté le 9 avril 1854 par J. E. Godtschalck, Madame Duclos-Assandri et Auguste Duclos. Le 12 avril, les journaux disaient que, suite à son quatrième changement de propriétaire, la **FLORA** redeviendrait **MAGELLAN**. Mais la famille le baptisa **EMILE** et confia son commandement au capitaine Thomas Zellien.

En 1855, la maison Duclos-Assandri reprit encore un navire à B. **Hooker**, l'**INDUSTRIE**; ce fut le dernier cas. Il s'agissait d'une goélette de 161 tonnes construite

en 1834 chez **Benjamin & Co** à Ostende. Comme pour les unités ostendaises précédentes, elle ne changea pas de nom du fait du transfert. En 1840, c'est elle qui rentra à Anvers avec les rescapés de l'**HYDROGRAPHE**, navire-école franco-belge brisé le 23 juin sur les rochers à la sortie du port de Valparaíso. En 1850-54, c'est Thomas Zellien qui en avait été le capitaine; il fut remplacé en 1854 par Pierre Van Glabbeke, toujours aux commandes le 4 novembre lors de sa collision avec un voilier américain à hauteur de Holy Head. Reprenons maintenant les histoires des navires là où nous les avons laissés après 1852.

À bord du **FRANCÈS**, nous avons donc le capitaine Alexander Rommens; mais ce dernier, malade, fut remplacé le 16 mars en urgence par Pierre Van Glabbeke. Malheureusement, Rommens décéda deux jours plus tard à Ostende.

De fait, entre 1854 et la fin de l'année 1855, il y eut toute une série de changements de capitaines en «effet domino»: Pierre Van Glabbeke venait du **TRITON** de Van Iseghem. Il remplaça donc Alexandre Rommens, décédé, sur le **FRANCÈS**; mais au début du mois d'août, il passa sur l'**INDUSTRIE** et c'est Willebald Janssens qui reprit le commandement du **FRANCÈS**. Enfin, le 27 décembre 1855, Van Glabbeke reprit le trois-mâts barque **EMILE**; Janssens reprit alors l'**INDUSTRIE** et le commandement du **FRANCÈS** fut confié à un nouveau venu, C. Durand, du sloop

NAEMLOOZE MAATSCHAPPIJ d'une compagnie du même nom établie à Nieuport. Enfin, en 1856, ce dernier fut remplacé à son tour, par le capitaine Théobald Verbrugghe, qui resta en charge jusqu'en 1860.

Le **FRANCÈS** subit des réparations en 1857 et entreprit des voyages en Méditerranée. Le 12 octobre 1860, Verbrugghe passa sur l'**EMILE** en remplacement de Pierre Van Glabbeke et son premier lieutenant, Cl. Gérard, fut promu capitaine; il resta en charge jusqu'en 1864.

Sur l'**ESPOIR**, c'est Georges Zellien qui était capitaine en 1852; il le resta jusqu'au 21 octobre 1856 puis renonça à son commandement; il fut alors remplacé temporairement par Théobald Verbrugghe jusqu'en décembre, quand c'est C. Durand qui reprit la goélette; il y restera jusqu'à sa fin. Le navire subit de grandes réparations en 1863 et entreprit alors des voyages au long cours.

Cependant, dans la nuit du premier juillet 1865, il régna à Rio Grande un ouragan d'une telle force que le navire s'était échoué. Mais il fut renfloué le 9, après déchargement, apparemment sans avaries. Le 22 novembre 1865, en voyage de Rio Grande à Birkenhead, le navire chargé de cendres d'os à ordres français s'échoua à Batten Bay près de Plymouth après avoir chassé sur ses ancres. L'équipage fut sauvé et le navire pu être relevé le jour même, puis remorqué dans Sutton Pool; il n'était pas fortement endommagé et déchargea 100 tonnes avant d'entamer ses réparations.

Les journaux relatèrent encore le 13 octobre 1866 la saisie de l'**ESPOIR** par la douane de Shields «pour cause de fraude de tabac par les matelots». Le navire arriva à Anvers en provenance d'Alicante, chargé de soufre, le 3 avril 1867; le 12, son propriétaire commença à l'offrir en vente «de la main à la main», mais il n'y eut pas d'acheteur.

Passons maintenant à l'histoire de la **MARIE** depuis 1856 et suivons la jusqu'en 1869. Ce navire avait donc été acquis comme trois-mâts barque. Mais au début du mois de décembre 1856, il fut gréé en

brick. Commandé par le capitaine J. Romijn jusqu'en 1865, il fut aligné typiquement sur l'Amérique du Sud, mais nous notons quelques voyages en Baltique pour ramener du bois; nous n'avons pas trouvé trace du navire dans les rubriques «sinistres maritimes» des journaux au cours de cette longue période. En 1865, J. Romijn fut remplacé par le capitaine L. Gobin; le 26 octobre, notons son départ pour Buenos Aires. L'année suivante, il ramena du goudron minéral de Liverpool.

Quant à l'EMILE, nous savons donc que c'est le capitaine Thomas Zellien de l'INDUSTRIE qui en reprit le commandement le 18 juin 1854, en remplacement de L. Weyssen qui reprendra en date du 2 juin l'HENRIETTE d'Elsen & Van Linden. Mais il fut remplacé à son tour par le capitaine Pierre Van Glabbeke de l'INDUSTRIE le 27 décembre 1855. Le navire subit en 1856 de grandes réparations et fut doublé en zinc; le chantier De Jeagher le lança le 12 février après ces réparations majeures. Le 29 mai 1860, lors d'un voyage de Lisbonne à Ostende, il toucha à la côte à Flessingue et fut conduit dans le port avec une forte voie d'eau. On attendait son remorquage le 1er juin au soir de Flessingue à Ostende par un steamer; il le fut le 2 au matin. Le 12 octobre 1860, Zellien fut remplacé par le capitaine Théobald Verbrugghe du FRANCÈS,

qui resta en charge jusqu'en 1866. Notons que T. Verbrugghe termina sa carrière comme chef du pilotage belge à Flessingue, puis directeur de l'Administration de la Marine, jusqu'en fin de siècle.

L'EMILE subit en 1864 de grandes réparations et fut doublé en feutre de zinc. En août 1866, c'est le capitaine E. Gunst qui en reprit le commandement, jusqu'en 1871. Le 2 septembre 1866, la barque partit à l'aventure, sur lest. Un an plus tard, le 29 octobre 1867, lors d'un voyage de Newcastle à Cadix, le navire se trouvait mouillé dans les Dunes vers une heure du matin quand il fut abordé par le trois-mâts anglais ALESANDRO II, lequel lui fit des avaries sérieuses. Dans la collision, deux hommes de l'EMILE tombèrent à la mer (le second et le bosco); on pu sauver le bosco mais le second, Rickmers, se noya. L'EMILE fila alors sur son ancre et sa chaîne pour éviter de nouveaux dommages. Le soir du 31 octobre, il relâcha à Ostende avec bris de son mât de misaine, perte de toiles et des avaries à la poupe.

Enfin, l'INDUSTRIE, qu'une source dit donc propriété de Duclos-Assandri déjà depuis 1845 mais qui le fut sûrement depuis 1855, subit des réparations au chantier Royon en juin 1855. Il fut alors commandé par le capitaine W. Janssens, jusqu'en 1863. Le 15 jan-

vier 1861, il arriva le soir à Ostende de Sunderland avec un chargement de charbon, mais aborda l'estacade ouest du port et se fit des avaries assez graves et une voie d'eau. À moitié coulé dans le port le 17, il était toujours resté dans la même position et on s'occupait du déchargement. Le navire fut relevé par un steamer le 18 après déchargement et placé sur un banc d'échouage. Un an plus tard, le 25 janvier 1862, il fut en relâche forcée à Milford lors d'un voyage de Liverpool à Ostende, avec perte de voiles, bout-dehors et bastingage.

à suivre

Documentation: J.-C. Vanbostal

Texte: A. Delporte



GEORGES LECOIGNE

Computer Hard & Software • Netwerken en Netwerkbeheer
Herstellingen en consulting • Software op maat
Webdesign • Internet: Planet Internet & Telenet

advanced computer solutions
Kortrijk 4 • 8450 Bredene
info@advanced-c-solutions.be
tel-fax 059-33 07 54

Codenaam 'Nelly' (slot)

Op 16 december begon het laatste Duitse offensief in het westen dat bekend is geworden onder de naam 'Ardennenoffensief' met Antwerpen als einddoel. Gelukkig werd dit offensief een halt toegeroepen voordat de Duitsers de Maas bereikten. In samenhang met dit offensief weet Cpl Stanton zich te herinneren dat in plaats van de BBC het enige nieuws dat men op de vuurtoren kon ontvangen de Duitse propaganda uitzendingen waren die rapporteerden dat Duitse troepen de Belgische kust bij Knokke naderden.

Vanuit rapporten blijkt dat de Royal Navy zeer tevreden was met de informatie die via 'Nelly' werd verkregen. Op basis hiervan kreeg 'Nelly' de permanente status van 'coast watching station' of zoals werd opgetekend, "The Mk X AI, originally used at Blankenberghe and now installed at Westkapelle for coast watching purposes, has proved to be so successful that the unit has now been established as a Mobile Signals Unit Type 'CW' and so Nelly leaves the Airborne Radar World for ever". Niet lang na deze vaststelling werden de technici van 15081 GCI afgelost door 55053 Mobile Signals Unit die tot het einde van de oorlog op Westkapelle zou verblijven.

Halverwege februari 1945 arriveerde een tweede radar op Walcheren die in de duinen bij Oostkapelle werd opgesteld. Deze radar met de codenaam 'Paddy' had tot doel om de afstand waarover de begeleiding van Mosquito nachtjagers plaatsvond te vergroten en vliegtuigen van de kustverdediging van het vliegveld Knokke tijdens hun patrouilles ten noorden van Walcheren te begeleiden. 'Paddy' stond via een VHF radio in contact met 15081 GCI te

De Haan en via een telefoonverbinding met 'Nelly' op de Westkapelse vuurtoren. Rond dezelfde tijd dat 'Paddy' werd opgesteld, werd een Royal Navy radar die op het casino van Blankenberghe stond overgenomen door AMES 66001 (Air Ministry Experimental Station), een andere radareenheid van 85 Group. Deze radar was begin januari 1945 in gebruik genomen.

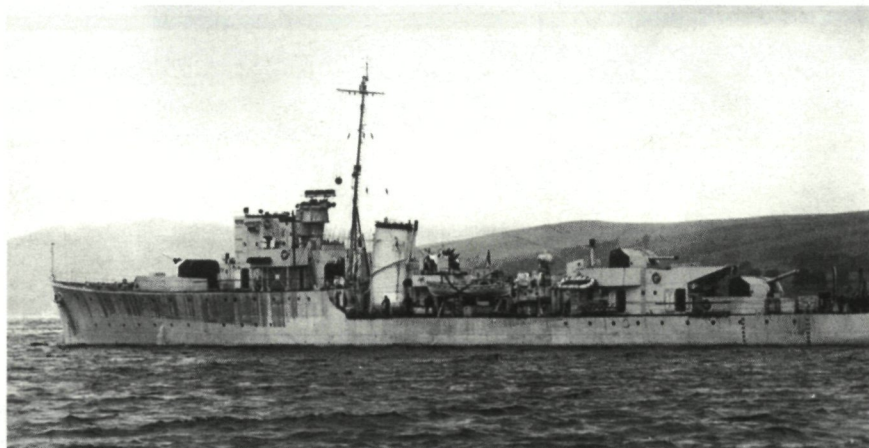
Deze radareenheden, 15081 GCI, 'Nelly', 'Paddy' en AMES 66001 tezamen vormden de RAF radarverdediging voor de Scheldemonding, een taak die zij tot het einde van de oorlog zouden vervullen.

Helaas zijn de logboeken van deze radareenheden niet via de Public Record Office in Londen verkrijgbaar en ook andere gebruikelijke bronnen zoals Operations Record Books, die door elke reguliere eenheid binnen de RAF werden bijgehouden, zijn voor deze radareenheden niet voorhanden. Echter in rapporten van de RAF die betrekking hebben op de radarverdediging komt voldoende informatie naar

voren om een goed beeld te krijgen van de radarverdediging van de Scheldemonding tijdens de laatste oorlogsmaanden.

In één van deze rapporten wordt een onderschepping beschreven van Duitse Schnellboten die op 22 december 1944 voor de kust van Oostende plaatsvond. Deze S-boten waren onderweg naar de konvooi-route en werden door de kustradar van 15081 GCI gelokaliseerd en gevolgd. De radarplots resulteerden in het tot zinken brengen door de Royal Navy van drie van de aanvallers.

In Noord-Frankrijk werden zes squadrons nachtjagers van het type Mosquito gestationeerd; de vliegtuigen die patrouilleerden konden door de GCI stations naar de doelen worden geleid. Daarnaast had Coastal Command bezit genomen van het vliegveld Knokke waar No. 119 Squadron en No. 819 (Fleet Air Arm) Squadron van de Royal Navy werden gestationeerd. Het eerst genoemde vloog de Albacore en het laatste de Swordfish, beide dub-



Destroyer HMS 'Cowdray' die een succesvolle aanval uitvoerde tegen een Seehund en deze op 2 januari 1945 voor Zeebrugge tot zinken bracht.

Foto: Imperial War Museum, FL. 6085

beldekkers. No. 119 patrouilleerde overdag en No. 819 's nachts. Beide squadrons opereerden onder 15081 GCI. De Swordfish had een open cockpit die met name tijdens de strenge winter van 1944/45 niet de meest comfortabele plaats bleek om langdurig in te verblijven. Zo weet S/Lt Murray Hayes piloot in No. 819 (FAA) Squadron zich nog goed te herinneren dat hij vijf lagen kleding over elkaar droeg wat gecompleteerd werd met een shawl van wel drie meter die hij rond zijn hoofd wikkelde. Door de extreme koude moest de bemanning na terugkomst van een patrouille op Knokke met regelmaat uit het vliegtuig worden geholpen. Verder was Knokke het domein van No. 276 (Air Sea Rescue) Squadron dat tot taak had om piloten van in zee gecrashte vliegtuigen op te sporen en te redden. Zij vlogen de Spitfire en de Walrus vliegboot. Door de geringe snelheid van de Swordfish bleek deze uitermate geschikt voor het opsporen van Duitse dwergonderzeeboten en oppervlaktevaartuigen zoals de S-boten. Ondanks dat deze vliegtuigen reeds bij het uitbreken van de oorlog verouderd waren, werden zij voorzien van de modernste radarapparatuur. Zodra zij de vijand hadden gelokaliseerd kon de aanval met dieptebommen of conventionele bommen worden ingezet. Een grote handicap was hun primitieve methode van richten waardoor zij weinig resultaat boekten bij het afwerpen van bommen tegen Schnellboten. Wel werden diverse dwergonderzeeboten met dieptebommen tot zinken gebracht. Van groter nut bleek de Swordfish bij het schaduwen van de S-boten die onderweg waren naar de konvooiroute. Door hun bijdrage kon de Royal Navy vele van deze aanvallen tijdig onderscheppen. In februari, maart en april werden de Swordfish bemanningen geconfronteerd met zogenaamde 'fool lights', mysterieuze lichtbollen die hen over grote afstanden achtervolgden en met grote snelheid voorbij vlogen om in het niets te verdwijnen.

Andere verdedigende maatregelen in de Scheldemonding bestonden uit eenheden van de zogenaamde Fixed Defences, of statische verdediging bestaande uit lichte en zware luchtdoelartillerie die ook als



De buitgemaakte Biber 1E3 in de haven van Breskens, mei 1945. Op 7 maart enterde de Britse Marine voor Breskens een Biber.

Foto: Imperial War Museum, HV 51513

kustartillerie kon worden ingezet, zoeklichten, Coast Observation Detachments (kustradar voor de artillerie) en Indicator Loops in de Scheldemonding. De eenheid die belast was met de luchtafweer en kustverdediging was 202 Fixed Defences. Het hoofdkwartier bevond zich te Nieuwe Sluis en onder hen ressorteerden de 13 Fire Command Post (Vlissingen), 14 FCP (Nieuwe Sluis), 15 FCP (Heist) en 16 FCP (Oostende). Hieraan toegevoegd waren vier Coast Observation Detachments die met hun kustradar de konvooiroute moesten dekken. Frequent werden Duitse dwergonderzeeboten gedetecteerd, die zich in de riviermonding bevonden in afwachting van het opkomend tij. Zij staken met hun commandotentje of periscoop boven het wateroppervlak uit en werden zodoende gemakkelijk opgespoord. Het idee van de dwergonderzeeboten was om met behulp van het opkomende water en zonder gebruik te maken van de eigen motor stroomopwaarts te drijven in de hoop hydrofoon detectie te ontlopen. Eenmaal gedetecteerd vormden ze een gemakkelijk doelwit voor de kustartillerie. Zodoende

werd een behoorlijk aantal van hen tot zinken gebracht. Ook werd door de Britse marine met Harbour Defence Motor Launches in de monding gepatrouilleerd en verderop op zee bevonden zich patrouilles bestaande uit fregatten en motortorpedoboten die weer met de Swordfish in verbinding stonden.

Eind januari 1945 werden door de Royal Navy zes zogenaamde Indicator Loops in de riviermonding tussen de vuurtoren van Nieuwe Sluis en Vlissingen gelegd. Dit waren kabbellussen die zich op de zeebodem bevonden. Wanneer een Duitse dwergonderzeeboot over deze lussen voer, werd de verstoring van het magnetisch veld gemeten waarna de Royal Navy de Scheldemonding met ASDIC afspeurde. Na het einde van de Tweede Wereldoorlog werd deze onderzeeboot-barrière naar twaalf lussen uitgebreid en zou tenminste tot het begin van de jaren zestig blijven voortbestaan.

Op 1 januari 1945 gaat Operatie 'Bodenplatte' van start, wat de laatste keer zal zijn dat de Luftwaffe en masse in actie komt. Het doel van deze operatie is om de geallieerde jachtvliegtuigstrijdmacht in Nederland, België en Frankrijk uit te schakelen. Een deel van de Duitse jachtvliegtuigen moet de vliegvelden Maldegem, Ursel en St. Denijs in het Gentse aanvallen. De aanvliegroute loopt over Walcheren waar zij door 'Nelly' op de Westkapelse vuurtoren worden gedetecteerd en hun aanwezigheid aan de Royal Navy wordt doorgegeven. De verraste radarbemanning kijkt op de passerende vliegtuigen neer als zij aan beide kanten langs de vuurtoren voorbijrazen. De hoogte waarop deze vliegtuigen vliegen bedraagt dan zo'n 130 voet wat al snel wordt teruggebracht naar vijftig voet als zij over de Schelde richting Knokke vliegen. Hoewel het vliegveld Knokke niet tot de aangewezen doelen behoorde, openen toch enkele van de jachtvliegtuigen het vuur wat weinig tot geen schade veroorzaakt.

Op Maldegem zijn twee Spitfire squadrons gestationeerd, No. 349 een Belgisch squadron en No. 485 een Nieuw Zeelands squadron. Op

wonderbaarlijke wijze ontsnappen de Belgen aan destructie maar de Nieuw Zeelanders verliezen dertien vliegtuigen. De Belgen en Nieuw Zeelanders kunnen weinig tot niets tegen de aanvallers uitrusten omdat kort voor de aanval de luchtafweer naar elders is verplaatst. Het vliegveld Ursel heeft niets van de aanvallers te duchten omdat de vorige dag de gestationeerde squadrons naar Engeland zijn teruggetrokken. Boven het vliegveld St. Denijs krijgt de Luftwaffe een warm onthaal omdat op het moment dat de aanval begint de drie gestationeerde Poolse squadrons van hun missie terugkeren. Eén van de squadrons heeft de landing reeds ingezet en verliest hierdoor een aantal van haar vliegtuigen. De andere twee squadrons gaan tot de aanval over en schieten negentien vijandelijke toestellen neer.

Vanaf eind december 1944 tot bijna de laatste dagen van de Tweede Wereldoorlog sleept het gevecht in de Scheldemonding zich voort waar een ware slachting wordt aangericht onder de Duitse dwergonderzeeboten waarvan er meer dan honderd verloren gaan. Ondanks de wetenschap dat er slechts weinigen van de missies terugkeren blijft de leiding van de Kriegsmarine deze stalen doodskisten de zee op sturen. De Luftwaffe daarentegen komt door brandstoftekorten niet verder dan een vijftal grootschalige mijnenleg operaties. Alle operaties vinden plaats in de maanden december en

januari en worden uitgevoerd door Junker 88 bommenwerpers. Om radardetectie te voorkomen opereren zij vanaf lage hoogte. Hierdoor wordt slechts één van de naar schatting 100-150 vliegtuigen die aan deze operaties in totaal hebben deelgenomen door 15081 GCI gedetecteerd en door een Mosquito nachtjager neergeschoten; dit was gedurende de laatste operatie van 23 januari. Voor de bevoorrading van het omsingelde garnizoen in Duinkerken worden door de Luftwaffe Heinkel 111 en Junker 88 bommenwerpers ingezet. Mede door de lage hoogte waarop ook deze vliegtuigen opereren wordt door 15081 GCI eveneens slechts één van deze toestellen gedetecteerd en door een Mosquito neergeschoten. Het gevecht vindt begin maart '45 plaats waarbij de piloot van de Mosquito de aanval inzet vanaf een afstand van 600 voet en de vijand tot slechts 400 voet nadert.

Tegen het einde van de oorlog krijgt het radarpersoneel in De Haan meer vrije tijd en sommige van hen worden zeer bedreven in het opblazen van achtergelaten Duitse munitie. Het verhaal doet onder hen dan ook de ronde dat op een dag een zware explosie de ruiten in Oostende deed trillen. De Duitse overgave begin mei wordt door een ieder uitbundig gevierd. Hoewel de oorlog was afgelopen duurde het tot begin juni voordat de radarstations werden teruggetrokken. Het verzamelpunt voor de radareenheden

is het vliegveld van Diest-Schaffen ten oosten van Leuven. Het radarpersoneel kreeg door korte verloven de gelegenheid om bezoeken te brengen aan Brussel en Blankenberge en sommigen lukte het zelfs om Parijs te bereiken. Op 6 juni vertrokken 'Nelly' en 'Paddy' vanuit Walcheren naar Diest-Schaffen en 15081 GCI en AMES 66001 verlieten de Belgische kust bij De Haan op 19 juni. Hoewel de laatste radareenheden in Diest arriveerden was het verblijf van 15081 GCI van korte duur en vertrok deze eenheid op 16 juli naar Engeland, negen dagen later gevolgd door 'Nelly', 'Paddy' en AMES 66001.

De maatregelen genomen om de konvooivaart naar Antwerpen te beschermen bleken effectief en slechts weinig Duitse dwergonderzeebootjes slaagden erin de verdediging te doorbreken. Wel waren ze evenals de Schnellboten succesvol in het leggen van mijnen in de vaarroute waardoor 32 geallieerde schepen tussen Engeland en de Scheldemonding verloren gingen. Ten gevolge van torpedoaanvallen gingen nog eens 18 geallieerde schepen verloren.

P. Crucq

U kunt het boek bestellen door contact op te nemen met de auteur:

Paul Crucq; President Rooseveltlaan 186; 4382 KX Vlissingen; Nederland

Tel. +31-118-414402

ISBN: 90-807854-2-3

Met dank aan:

Robert Bull, 5317P MSU, UK; Cliff Chellew, 15081 GCI, Canada; Geoffrey Coucke, 15081 GCI, UK; Cyril Gooding, 15081 GCI, UK; Murray Hayes, 819 (FAA) Sqdn, UK; Mervyn Stanton, 5215H MSU, UK; Gordon Steer, 819 (FAA) Sqdn, UK; Harrold Warren, 15081 GCI, UK; Jim Weaver, 15093 COL, UK

Bronnen:

The National Archives, London. ADM 199/2543; ADM 207/17; AIR 2/7888; AIR 14/74; AIR 20/1509; AIR 25/710; AIR 25/742-743-744; AIR 26/89; AIR 27/609; AIR 27/910; AIR 27/1449; AIR 27/1516; AIR 27/1598; AIR 27/1662; AIR 27/1678; AIR 27/1709; AIR 27/1744; AIR 27/1933; AIR 27/1936; AIR 27/1801; AIR 27/1802; AIR 27/2085; AIR 37/63; WO 128/97; WO 171/1020; WO 171/1625; WO 171/4809 en WO 171/4990.

Les Peintres belges de la Marine: Suzanne, Frank, Serge et les autres ...

Ils étaient (presque) tous venus à Boom le 29 novembre dernier, les membres de l'a.s.b.l. Les Peintres de Marine Belges, répondant ainsi à l'invitation de Bob De Bruycker, leur président, pour passer ensemble, au 'Steencaeycken', une cordiale soirée riche d'objectifs multiples.

Rappelons brièvement qu'à l'instar de l'association homonymique française dont l'origine remonte à avant 1789, cette association belge fut créée en 1992 dans le but de réunir des artistes peintres dont les œuvres s'inspirent largement des richesses qu'offrent les paysages de la mer. Et en juillet 2002, sous l'impulsion de l'Etat-major de la Marine, était créé le titre de Peintre Officiel de la Marine.

Pour y accéder il convient de répondre impérativement à deux critères essentiels: une qualité artistique de haut niveau et une expérience maritime prouvée; ceci afin de ne point ouvrir trop largement l'écouille à des 'marinistes' comme disait l'ami Georges R.!

Ce soir-là à Boom était offerte l'opportunité, trop rare, de se retrouver entre amis, pour deviser d'art, de concepts et des autres.

De toaster ensemble, avec les représentants de marque de la Composante Marine présents, l'Amiral M. Hellemans et le Capitaine de Frégate (BAM) M. Van Bussel. Tous deux sont non seulement membres du jury de sélection des aspirants-peintres, mais ils apportent régulièrement et avec bonheur, l'inconditionnel soutien logistique et moral essentiel à l'intégration de cette association dans de multiples manifestations culturelles et/ou festives.

De dissenter des projets 2005, d'expositions collectives ou individuelles des (15 + 3 nouveaux) membres.

Comme celle du Boat-show de Gand, de Zeebruges en juillet prochain, du Karreveld à l'automne ou encore de l'appel lancé par 'Les Peintres de Marine' français pour exposer l'été, en joint-venture, à Lailly-en-Val, entre Orléans et Blois, etc.

Et aussi, de la nomination de l'ami Ronny Moortgat au titre d'Associated Member of the Royal Society of Marine Artists de Londres. Bravo!

Mais le but de cette réunion était aussi l'intronisation définitive des trois 'aspirants' qui le 23 septembre dernier furent sélectionnés par le Jury des Peintres officiels de la Marine. Jury qui, vu la qualité des œuvres inédites présentées, octroyait le titre à Susanne Fournais, Serge Back et Frank N. Thibau. Et l'Amiral M. Hellemans de leur remettre ce soir-là, un diplôme qui, créé sous l'autorité du Ministre de la Défense, témoigne à suffisance du talent des récipiendaires.

De Serge Back osons dire d'emblée que cet (ex-)directeur d'académie de profession maîtrise avec flegme, la technique picturale qu'il associe idéalement à un talent artistique certain. Sa vision conceptuelle des navires, ports d'escale et des choses de la mer en général, suscite à coup sûr, le rêve d'évasion lointaine allié au plaisir visuel.

Frank N. Thibau, pratiquant tour à tour la gouache, l'aquarelle et les pastels, voue son art aux mille facettes de la mer-océane qu'il connaît de la marine marchande et à nos Vlaamse Banken en particulier, qu'il pratique en yachtman avisé, avec conscience et respect. Autant de qualités si bien illustrées dans l'ensemble de son œuvre.

Quant à Susanne, la belle yachtwoman, elle brique encore régulièrement les eaux de son Jütland

natal pour y puiser toute la palette des nuances chromatiques qu'elle traduit ensuite dans la structure si spécifique de ses huiles. Il suffit pour s'en convaincre de passer un jour ensoleillé à Nyhavn (Copenhague), ce délicieux Honfleur scandinave; ou de s'embarquer sur un de ses fameux Liberty ships que ne désavouerait point Kraehn & Jusseaume!

Certes leur parcours artistique à tous, n'est point terminé, ni l'aiguade acquise. Il leur faudra courir encore bien des nautiques et forcer de toile avant de pouvoir cracher au vent, comme disaient les anciens. Mais tous les membres de ce fabuleux équipage-ci sont résolument talentueux, créatifs et laborieux et savent mieux que quiconque qu'en cette matière on ne s'improvise pas Marin Marie, ni n'est Albert Brenet qui veut!



Saint Bernard du Spuikom

Omtrent het Belgische schoolschip L'AVENIR

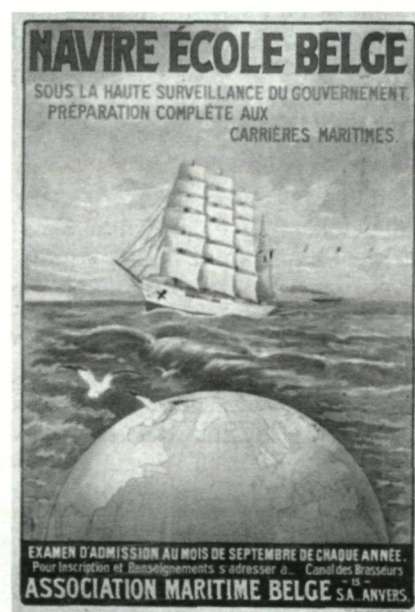
Deze viermaster bark, de voorganger van de Mercator, gebouwd in 1908, werd in 1932 verkocht aan de reder Erickson (Aland), waarna Duitsland het schip verwierf in 1936. Het werd opnieuw een schoolschip onder de naam Admiral Karpfanger maar verging met man en muis in maart 1938, ter hoogte van Kaap Hoorn op de terugweg van Australië.

Het onderzoek rond het vergaan van het Duitse zeilopleidingsschip was van lange duur en delicaat; er waren immers verschillende cadetten, toekomstige officieren van de Kriegsmarine, aan boord. Het proces, afgerond in 1939, luttele maanden vóór het begin van de oorlog, liet de experts van de Duitse Raad voor Scheepvaart niet toe de werkelijke oorzaak te vinden en beperkte zich tot het uiten van enkele hypothesen aangezien de Duitse experts geen afdoende verklaring konden geven omtrent de werkelijke oorzaak van de schipbreuk die 60 slachtoffers gemaakt had.

En de jaren gingen voorbij...

Tot op de dag dat kapitein t.l.o. Roger Ghys, voormalig commandant van de Mercator en zeer begaan met de geschiedenis van de schoolschepen, het dossier weer ter hand nam. Deze bekende maritieme vorser bestudeerde de conclusies van het proces te Hamburg maar deze keer met een nieuwe kijk op de gegevens. Zo kwam hij tot de slotsom dat de schipbreuk waarschijnlijk het gevolg was van een gebrek aan stabiliteit. Hij nam contact op met Neil W. Cormack, een Australisch scheepsbouwkundig ingenieur die met behulp van de plannen een nauwkeurig onderzoek startte naar alle parameters die de stabiliteit konden beïnvloeden. Na maanden onderzoek gaven de resultaten aan dat deze verdwijning op zee onder een andere hoek moest gezien worden.

De resultaten zijn niet alleen belangrijk vanuit maritiemhistorisch oogpunt maar ook om



een beter inzicht te krijgen in de nautisch-technische kennis van de manoeuvres van de grote zeilschepen die vandaag een comeback maken. De kennis van dergelijke schepen, die deelnemen aan evenementen zoals o.m. de Tall Ship Race, blijkt cruciaal om bij stormweer een zware zee te trotseren. Het onderzoek werd gepubliceerd in het oktober 2004 nummer van Marine Technology, een wetenschappelijk Amerikaans tijdschrift dat uitgegeven wordt door de Society of Naval Architects & Marine Engineers met een oplage van 10.000 exemplaren. Van referentie gesproken!

De lezers, die zich willen verdiepen in dit zeer technisch maar boeiende onderzoek, kunnen op aanvraag een kopie ervan verkrijgen bij onze redactie.



Foto's: collectie J.-C. Vanbostal
Tekst: Saint Bernard du Spuiikom

NICE TO KNOW

Voiliers-pilotes sur les Bancs de Flandres

Tel est le titre d'une étude fouillée, la première du genre, que J. Leblanc et Fr. Philips ont consacrée à une corporation séculaire de marins: celle des pilotes de mer et de rivière belge!

Ce livre richement illustré, publié aux Editions du Gerfaut, nous apprend entre autres en sa première partie, qu'il était déjà fait mention dans l'Ancien Testament de pilotes menant les navires de Tyr; que des pratiques de nos côtes se trouvaient à bord des nefes huissières des Croisades et que d'autres encore pratiquèrent leur art vers les ports régressifs du Zwin. Sans négliger d'aborder aussi le délicat exercice de ce métier sur l'Escaut, depuis le Traité de Munster jusqu'après l'indépendance de notre pays.

La deuxième partie de cet ouvrage de plus de 200 pages couvre plus particulièrement la période de 1830 à la fin de la Première guerre mondiale et décrit en détail, pour les stations de Nieuport, Ostende, Zeebruges, Flessingue et Anvers, l'histoire et l'évolution de notre pilotage, son organisation, les exploits de ses marins et les types de bateaux utilisés. Même ceux de la rade de Dunkerque, ce prolongement naturel des Bancs de Flandres.

En outre, les spécialistes trouveront in fine de l'ouvrage, d'inédites listes nominatives de toutes les unités ayant navigué sous le guidon du Pilotage belge pendant cette même période.

Il importait selon les auteurs, de baliser historiquement la discrète mais réelle contribution que cette corporation de marins particuliers généra pour la prospérité économique et maritime de notre pays. Cette compilation qui leur rend un si bel hommage fut, de plus, jugée de bonne facture par les responsables anversois du Pilotage car ils acquirent d'emblée une partie de la production.

La version néerlandaise est publiée chez Lannoo, sous le titre "De Zeilen tussen land en zee - Zeilloodsboten op de Vlaamse Banken en de Westerschelde".

Les livres consacrés à des marins belges étant (trop) rares, il convient donc de s'offrir celui-ci, sans délai ni modération!

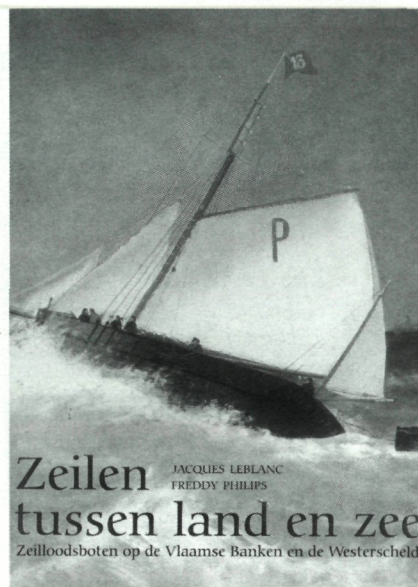
SiVaRa

Ed. du Gerfaut - Uitg. Lannoo

Album relié cartonné, jaquette quadrichromie.

Kartonnen band, boekomslag in vier kleuren.

Format - formaat: 25 x 33 cm



208 pages en couleurs, plus de 200 photographies originales et dessins.

208 pagina's in kleur, met 200 originele foto's en tekeningen.

Prix - prijs: € 45

En vente e.a. à la - te koop bij
boutique NEPTUNUS boetiek
et au - en bij de

Shop du Musée Royal de l'Armée
Shop van het
Koninklijk Legermuseum.



MULTI n.v.
Scheepsbouwkundig
Studiebureau

Engineering - Planning
Budgettering - Berekeningen
Supervisie

Wij beschikken over volgende computersystemen:
Autocad, Microstation, Nupas.

Multi n.v., Winninglaan 11 9140 Temse
Tel. 0032 (0)3 710.58.10 Fax 0032 (0)3 710.58.11
E-mail: info@multi.be Website: www.multi.be



A lot more than paint!

THE SUPERIOR SOLUTION TO ALL YOUR COATING PROBLEMS

HEMPEL COATINGS (BELGIUM) n.v.

SINT-PIETERSVLIET, 7 - B.2000 ANTWERPEN 1

TEL.: (03) 220 61 60 - FAX: (03) 220 61 79

PLANNING 2005

ACTIVITEITEN VAN DE DIENST PUBLIC RELATIONS VAN DE MARINE

ACTIVITES DU SERVICE DES RELATIONS PUBLIQUES DE LA MARINE

DATUM DATE	PLAATS ENDROIT	MANIFESTATIE MANIFESTATION	BESCHRIJVING DESCRIPTION	BOETIEK NEPTUNUS BOUTIQUE NEPTUNUS
2-3/04/2005	CHARLEROI	Salon du modélisme	Recrutement et promotion de la Marine	
15-17/04/05	CHARLEROI	Navexpo	Expo Marine et recrutement	
29/04-6/05/05	JODOIGNE	Navexpo	Expo Marine	
21/05/2005	TOURNAI	Musée des Armes	Expo Marine	
26-29/05/05	OOSTENDE	Oostende voor anker	Expo Marine	JA
11/06/2005	ZEEBRUGGE	Visserijfeesten	Expo Marine en knopenstand	JA
8/07/2005	OOSTENDE	Vlootparade	Vlootparade	JA
		Parade navale	Parade navale	OUI
9-10/07/05	ZEEBRUGGE	Defensiedagen	Joint event	JA
		Journées de la Défense	Joint event	OUI
13-14/08/05	OOSTENDE	CMI Oostende Camp de voile	Stage international de voile	
13-14/08/05	GRIMBERGEN	Commémo. Cpl Treznigies	Expo Marine	
24/09/2005	PEUTIE	CIS day	Expo Marine et expo sur les noeuds	
25/09/2005	GENT	Flikkendag	Expo Marine en knopenstand	JA
16-18/11/2005	NORTHWOOD	Northwood	Expo Marine	

P902 LIBERATION 2005

DATUM DATE	PLAATS LIEU
7-12/04	SAINT-GHISLAIN-BEZOEK EN REKRUTERING
15-18/04	GENT-20 JAAR YC VVW GENT
21-25/04	FLOREFFE-BEZOEK PETERSTAD
4-7/05	NIEUWPOORT-TOURVAART VVW-250 YACHTEN
14-16/05	WERVIK-BEZOEK EN REKRUTERING
21-22/05	CHATELET-BEZOEK EN REKRUTERING/INHULDIGING HAVEN
1-5/06	JAMBES-DEFILE VENITIEN-ZEESCOOTS/BOVESSE
11-12/06	MERBES-LE-CHATEAU-5ème EDITION DES FETES DE L'EAU
25-26/06	LEUVEN-HAVENFEESTEN
30/06-2/07	AVELGEM-WATERFEESTWEEKEND
8-10/07	ZEEBRUGGE-DEFENSIEDAGEN
13-14/08	TURNHOUT-STADSFEESTEN
20-21/08	ANTWERPEN-MARINEKADETTEN EN REKRUTERING
27-28/08	GEEL-OPENDEURDAGEN YC TEN AARD/MARINEKADETTEN
3-4/09	GERAARDSBERGEN-ZOMERKERMIS/VVW DEN BLEEK
10-11/09	SENEFFE-YC SENEFFE
16-18/09	LIER-KANAALFEESTEN YC VVW NETE
23-25/09	LANDELIES-PARDON-CLUB NAUTIQUES DE LA HAUTE SAMBRE
1-2/10	MONS-ROYAL NAUTIQUE MONS-BORINAGE
8-9/10	ATH-BEZOEK EN REKRUTERING
15-16/10	HASSELT-ODUGEDIENDEN EN MARINEKADETTEN/HAVENFEESTEN

AANLEGGEN VAN VREEMDE MILITAIRE SCHEPEN IN BELGIË

ESCALES DE NAVIRES MILITAIRES ETRANGERS EN BELGIQUE

Naam - Nom	Rompnummer Numéro de coque	Land Pays	Van - Du	Tot - Au	Haven - Port
LAPEROUSE	A791	FR	15/01/2005	19/01/2005	GENT
HAARLEM	M853	NL	11/02/2005	17/02/2005	OOSTENDE
HOMBURG	M1069	GE	4/03/2005	19/03/2005	ZEEBRUGGE
FRANKENTHAL	M1066	GE	11/03/2005	25/03/2005	ZEEBRUGGE
PLUVIER	P678	FR	11/03/2005	16/03/2005	BRUSSEL
RAIDER	P275	UK	12/03/2005	13/03/2005	BRUGGE
ADMIRAL PITKA	A230	EST	19/03/2005	9/04/2005	ZEEBRUGGE
VLAARDINGEN	M863	NL	21/03/2005	24/03/2005	OOSTENDE
VLAARDINGEN	M863	NL	28/03/2005	29/04/2005	ZEEBRUGGE
LYNX	P275	FR	15/04/2005	18/04/2005	BRUGGE
GUEPARD	A752	FR	15/04/2005	18/04/2005	BRUGGE
CROIX DU SUD	M646	FR	7/05/2005	11/05/2005	BRUGGE
SAGITTAIRE	M650	FR	7/05/2005	11/05/2005	BRUGGE

Hiernavolgende officieren, onderofficieren en kwartiermeesters zijn onlangs met pensioen gegaan of zullen dit eerstdaags doen. De redactie wenst hen alvast veel succes toe.



1QC (E.R.) M. DECOSTER

Les officiers, sous-officiers et quartier-mâtres repris ci-dessous sont mis à la pension, ou prendront leur pension sous peu. La rédaction leur souhaite beaucoup de succès.

OMC(B.D.) E. GEERAERT

MU2 (E.R.) J. MEUL

1QC (E.R.) M. DI NARO

Met leedwezen melden wij U het overlijden van:

MTC M. JONETTE

1OM (B.D.) H. DE VALCK

1MC (B.D.) O. DEVRIESE

1MC (B.D.) G. IDE

1MC (B.D.) G. MEERSMAN

1MC (B.D.) G. VAN HEYSTE



1OM (B.D.) R. DEDEENE

C'est avec beaucoup de regrets que nous vous faisons part du décès de:



1MC (B.D.) C. DEGRYSE



MTR (E.R.) P. LECLEF

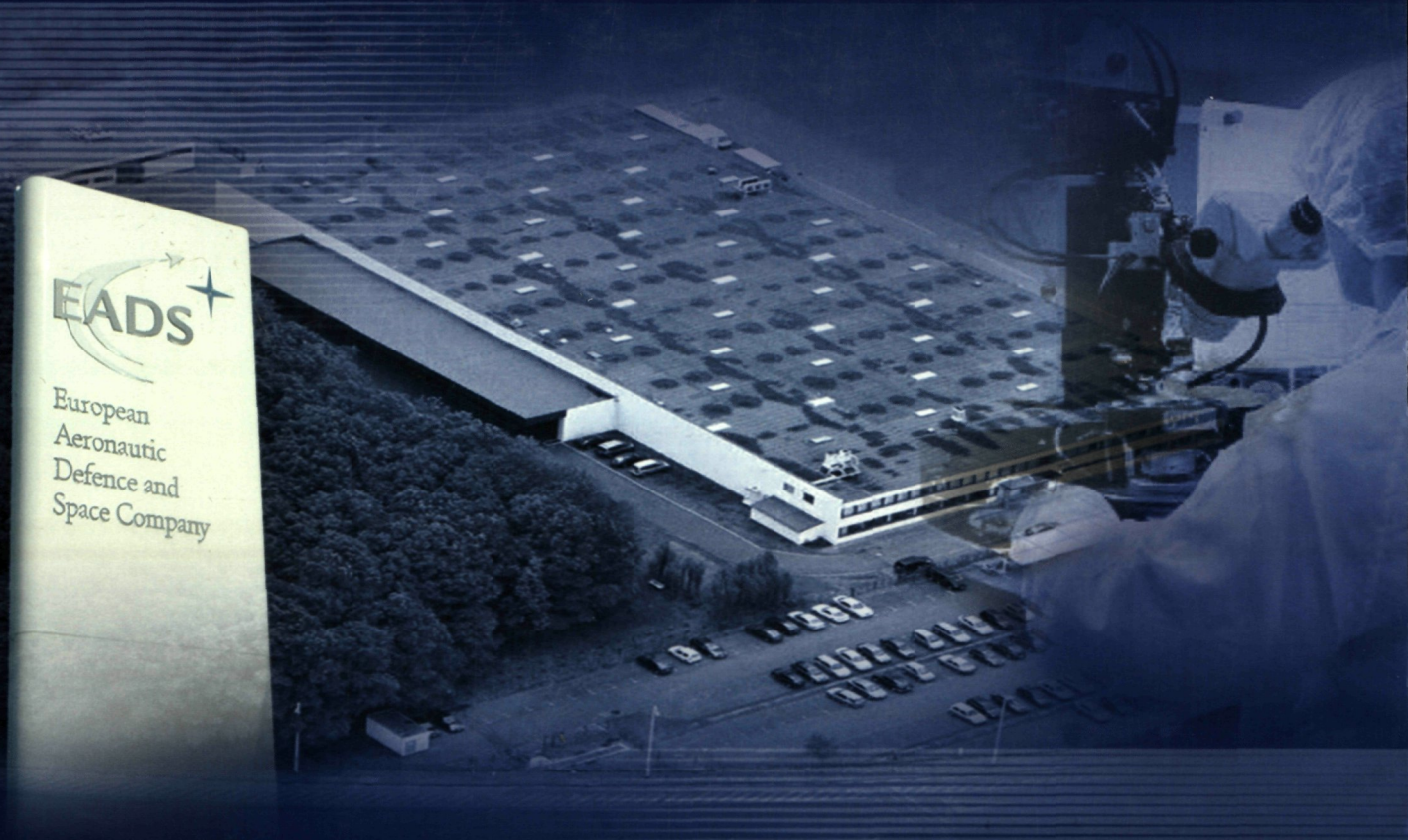
ADRIAENSSENS A. Opperreester - TIELRODE
ALDEWEIRELDT E. Erefregatkapitein - WILRIJK
ARRIGHI D. - KRAAINEM
BACK S. - BRUXELLES
BAERT H. - HASSELT
BAES M. Eerste Kwartiermeesterchef (B.D.) - OOSTENDE
BAEYENS Ch. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr. -
HOUTAIN-LE-VAL
BEKAERT M.-P. Mevr. - OUDENAARDE
BELLEMANS R. - TUBIZE
BERGEZ J. Capitaine de corvette - BRUGGE
BERO M. - OOSTENDE
BOECKMANS R. - AUDERGHEM
BOFFE A. - BRUXELLES
BOGAERTS R. - ST. MARIA LIERDE
BONNEWIJN F. - TERVUREN
BORGHS B. Eerste meester-chef (b.d.) - BREDENE
BOURLET G. Opperreester chef (b.d.) - GRIMBERGEN
BOYDENS-WOUTERS M. Mevr. Wwe. - OOSTENDE
BRACKE A. Fregatkapitein - DE PINTe
BRUGMANS F. Kapitein-ter-zee (b.d.) - ANTWERPEN
BUSARD G. Capitaine de vaisseau (e.r.) - ERPS-KWERPS
CAEYZEELE-BERTHELS F. - BOEZINGE
CARLIER L. Erefregatkapitein - PARIS

CHOPRIX S. Capitaine de corvette - BRAINE LE CHATEAU
CLAREMBEAUX M. - AYWAILLE
COGGHE C. Eerste Matroos - OOSTENDE
COLLETTE J.-M. Maître principal - OOSTENDE
CORPS ROYAL DES CADETS DE MARINE NATIONAL -
BRUXELLES
COURTENS F. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE
CUYPERS-WOUTERS C. Mevr. Wwe. - BRUGGE
DAMMAN-KONINGS - KOEKELBERG
DAMMAN L. Luitenant-ter-zee 1^e Kl. - VARSENARE
DANGOTTE J. - BOUSVAL
DEBBAUT A. - OOSTENDE
DE BIE R. - BRUXELLES
DE BRUYNE J.-P. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr. - BRUXELLES
DECLERCK F. 1LZ(R) - LANGEMARK-POELKAPELLE
DE CLEYN A. - WILRIJK
DECROLY P. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr. -
RHODE ST. GENESE
DE DECKER J. Fregatkapitein (R) - GENT
de DECKER de BRANDEKEN J.M. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr. -
BRUXELLES
de HEMPTINNE Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr. - SERVILLE
DE JONGHE M. Fregatkapitein SBH - ANTWERPEN
DE KIMPE E. - RUPELMONDE
DELAHAYE P. Ereluitenant-ter-zee 1e Kl. - WATERLOO
DE METS A. Korvetkapitein (T) - VARSENARE
DE MEYER L. - WUUSTWEZEL
DENAuw J.-L. Eerste meester chef - SNELLEGEEM
DEPOORTER V. - HOEVENEN
DEROO J. - DESTELBERGEN

DESABLENS J. Premier maître-chef (e.r.) - BRUXELLES
 DESAEGER R. - BRAINE-L'ALLEUD
 DESMET R. Eerste meester-chef (b.d.) - ANTWERPEN
 DESWAENE J.-L. - BRUXELLES
 DE VALKENEER F. - WATERLOO
 DE VOS J. Kapitein-ter-zee - DAMME
 DE WACHTER M. - MERKSEM
 DE WACHTER W. - BORGERHOUDT
 DHONT G. - LIMELETTE
 D'HOOGH Ch. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES
 DUINSLAEGER M. Divisieadmiraal (b.d.) - OOSTENDE
 DUMONT R. - GENT
 D'URSEL A. Comte - MOULBAIX
 DUSAUOIS J.CL. - LESSINES
 ECTORS M. Flottielje-admiraal - HOFSTADE
 ELLEBOUDT A. Luitenant-ter-zee (R) - HULDENBERG
 ESCH P. - BRUXELLES
 FAICT M. - BRUGGE
 FALASCA A. - CHIEVRES
 FASBENDER B. - PARIS
 FILIAERT A. - LAARNE
 FILIAERT N.V. - GENT
 GACAS J. Vaandrig-ter-zee 2e Kl. - MOERBEKE
 GELUYCKENS D. Amiral de flottille (e.r.) - BRUXELLES
 GHEYSENS G. - ITTERBEEK
 GODDAERT M. - EKEREN
 GOETHALS W. Flottielje admiraal - VINKT
 GOMAND J.M. - CORTIL-NOIRMONT
 GOUSSAERT F Kapitein-ter-zee IMM - ST.-STEVENS-WOLUWE
 GROESEMAM M. CPT CRCM - IXELLES
 GUILLAUME C. Eerste Kwartiermeesterchef - AUDERGHEM
 HACHA Ch. - HERENT
 HAP V. Korvetkapitein - ASSEBROEK
 HEINEN J.P. Luitenant de vaisseau 1e Cl. (R) - BRUXELLES
 HELLEMANS C. Vaandrig-ter-zee - WILRIJK
 HELLEMANS M. Vice-admiraal - ANTWERPEN
 HENDERIKS R. Kwartiermeester-chef (b.d.) - BREDENE
 HENROTEAUX A. - HOUFFALIZE
 HERBOTS P. - HASSELT
 HERMIS - OOSTENDE
 HERNOU R. - BRUGGE
 HERTELEER W. Admiraal (b.d.) - OOSTENDE
 HEUSDENS R. - STUOMONT
 HOEBEKE E. - ONZE-LIEVE-VROUW-WAVER
 HOREMANS W. Luitenant-ter-zee 1e Kl. - OOSTENDE
 HOUZEAU DE LEHAIE CL. Luitenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr. - MONS
 HUYLENBROECK P. - HEIST-OP-DEN-BERG
 ISTAS G. - BRUGGE
 JACOBS C. Kapitein-ter-zee SBH (b.d.) - MORTSEL
 JACOBS W. Fregatkapitein (R) - WOMMELGEM
 JANSSENS F. Erefregatkapitein - MERKSEM
 JANSSENS P. - KAPELLEN
 KONINCKX C. Professor - ANTWERPEN
 LAMBRECHT Th. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES
 LAMBRECHTS L. - STABROEK
 LAUWERS R. - ANTWERPEN
 LEFEVRE-SEYNAEVE C. Mevr. Wwe. - OOSTENDE
 LEJUSTE R. - FRASNES-lez-ANVAING
 LEKEUX R. - OTTIGNIES
 LENOIR F. Capitaine de frégate R.Hr. - LA HULPE
 LEVEAU P. Capitaine de frégate R.Hr. - LINKEBEEK
 LIENART J.-CL. Capitaine de vaisseau (e.r.) - OOSTENDE
 LIPPEVELD L. - ANTWERPEN
 LURQUIN-BODENGHIEN J. Mme. Vve. - BRUXELLES
 MAES E. Erefregatkapitein - AALST
 MAES F. - BRASSCHAAT
 MASQUELIN J.-J. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES
 MATHOT A. Capitaine de frégate (R) - HOFSTADE
 MEES E. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (b.d.) - OOSTENDE
 MICHIELSENS M. Ere Eerstemeester-chef - ST. ANDRIES
 MOULART Ph. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES
 MULTI N.V. - KRUIBEKE
 NACHTERGAELE G. - ANTWERPEN
 NATIONALE VERENIGING OUDGEDIENDEN ZEEMACHT - KEMPEN - GEEL
 NAVDETANT - ANTWERPEN
 PANESI R. - OOSTENDE
 PELS A Kapitein ter lange omvaart - ANTWERPEN

PERMENTIER-SCHALTIN F. - AALST
 PERSOONS J. Erefregatkapitein - WEERT
 PINTELON J. Erefregatkapitein - LENNIK
 PIRONGS P. - OEVEL
 POELMAN P. Fregatkapitein (R) - DRONGEN
 POULLET E. Vice-admiraal (b.d.) - BRUGGE
 PUTZEYS R. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (b.d.) - OOSTENDE
 QUAGHEBEUR M. Erefregatkapitein - OOSTENDE
 RASQUIN R. - BRUXELLES
 RASSCHAERT A. Erefregatkapitein - OOSTENDE
 ROSIERS J. Amiral de division - BRAINE L'ALLEUD
 ROTEN L. - SCHERPENHEUVEL
 ROYAL YACHT CLUB BELGIE - ANTWERPEN
 RIJCKAERT C. Fregatkapitein - WILRIJK
 SANDRAS Ph. - BREDENE
 SAUWEN J. - BRUXELLES
 SEBRECHTS M. Capitaine de corvette (R) - BREDENE
 SEVERIN R. - BRUXELLES
 SIEGERS A. - TURNHOUT
 SIMONS J.M. Eerste meester-chef (b.d.) - OOSTENDE
 SMET R. Professor Kapitein ter Lange Omvaart - KAPELLEN
 SOETENS Y. Capitaine de frégate(R) - OOSTENDE
 STIENNON D. Maître - HEIST-AAN-ZEE
 SUYS S. Korvetkapitein - ASSEBROEK
 TAUBER G. Luitenant de vaisseau 1e Cl. (e.r.) - TERVUREN
 TERPOUGOFF A. - LA HULPE
 THIBAUT DE MAISIERES Ch. Amiral de division (R) - BRAINE L'ALLEUD
 THYS R. - EDEGEM
 TRUSSART B. - BRUXELLES
 VAN AVERMAET-GERMONPRE M. Wwe Erefregatkapitein - OOSTENDE
 VAN BELLE-VAN DEN BOGAERDE L. - SINT-AMANDSBERG
 VAN BELLINGEN R. - COURCELLES
 VAN BOECKEL C. Capitaine de corvette (e.r.) - LASNE
 VAN BUSSEL M. Fregatkapitein - GENT
 VAN CAMPENHOUT R. Capitaine de corvette (R) - COURT ST. ETIENNE
 VAN DE GINSTE J. - ASSEBROEK
 VAN DEN BRANDE G. Korvetkapitein (R) - LIER
 VAN DEN BULCK P. Fregatkapitein (R) - ANTWERPEN
 VAN DEN STEENE W. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (R) - MECHELEN
 VANDERBEKEN Ch. - ITTERBEEK
 VAN DER BEKEN-SANDRAS - BOUSSU
 VANDERPERREN F Korporaal Chef (b.d.) - STERREBEEK-ZAVENTEM
 VANDERSTAPPEN R. Erefregatkapitein - KEERBERGEN
 VAN DE VELDE D. - BRUXELLES
 VAN DE WALLE B. Erefregatkapitein - CONCARNEAU FINISTERE
 VAN ESSCHE R. Luitenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr. - LONGUEVILLE
 VAN GELDER A. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (R) - ANTWERPEN
 VANKELEKOM R. - MONTIGNY-TILL.
 VANLERBERGHE G. Capitaine de vaisseau (R) - OOSTKAMP
 VAN LIDTH DE JEUDE C Luitenant-ter-zee 1e Kl. (R) - MIGNAULT
 VAN NECK D. - AALST
 VANOVERBEKE-BAUWENS Ph. Fregatkapitein - BOVEKERKE
 VANTORRE A. - OOSTENDE
 VERBOUW K. Korvetkapitein - RUDDERVOORDE
 VERENIGING OUDGEDIENDEN VAN DE ZEEMACHT - ANTWERPEN
 VERHEYDEN - BRUXELLES
 VERMAERE L. Kapitein-ter-zee - BRUXELLES
 VERRIEST H. - OOSTKAMP
 VERSTRAETE L. - ST. PIETERS WOLUWE
 VOGELS A. Eerste meester-chef (b.d.) - GENT
 VOITH S.A. - BRUXELLES
 VRIENDENKRING GEPENSIONNEERDEN ZEEMACHT - OOSTENDE
 WARNAUTS P. Amiral de division - BRUGGE
 WYNSBERGHE J. Luitenant-kolonel - BRUGGE
 YACHT CLUB DE LA HAUTE MEUSE ASBL - WAULSORT
 YACHT CLUB DE LA HAUTE SAMBRE - LANDELIES
 ZEILCLUB MARINE - OOSTENDE

Afgesloten op datum van 29 maart 2005
 Clôturé à la date du 29 mars 2005



Een nieuwe naam in Vlaanderen

EADS Defence and Security Systems in Oostkamp met een lange traditie in communicatie- en radartechnologie is een 100 % dochter van het Europese lucht- en ruimtevaartconcern EADS. Wij bouwen hoogtechnologische producten en onderdelen voor communicatie- en radarsystemen die wereldwijd ingezet worden in vliegtuigen, schepen en voertuigen.

Un nouveau nom en Flandre

EADS Defence and Security Systems à Oostkamp est une filiale à 100 % de la société Européenne de l'aéronautique et de l'espace EADS. Nous fabriquons des produits de haute technologie et des pièces détachées pour les systèmes de communication et de radar qui sont utilisés au plan mondial dans les avions, navires et véhicules.

EADS
Defence & Security Systems
Belgium NV
Siemenslaan 16
B-8020 Oostkamp
Phone: +32 (0) 50.831-802
Fax: +32 (0) 50.831-803

de@eads.com
www.eads.com

